SOMMAIRE

Problématique 3
Avant-propos 9

CHAPITRE I - Les deux sites vus sous l'angle de leur parking / ou le parking comme lieu de parcage du véhicule 16

*Abécédaire de parkings : diversité des cas de figure et complexité des statuts
*Des espaces souterrains fermés, à l'exception de ceux, disposés sous les fenêtres
*A l'extérieur, l'imbroglio des statuts
*Des emplacements achetés, espaces privés dans un espace commun
*Des couronnes de box à la confluence de plusieurs flux
*Les espaces convertis au stationnement
*Une inadaptation entre l'offre et la demande
*Des différences d'appréciation sur la valeur accordée à la place de stationnement : les habitants d'un côté, les acteurs de la réhabilitation de l'autre
*Ce que stationner veut dire : des usages non escomptés

CHAPITRE II - Un lieu d'investissement prolongé 32
*Le parking atelier
*La population des bricoleurs : une présence soutenue, des profils variés
*Le détournement d'un espace aux fins de la mécanique
*Une activité plus ? ou moins ? tolérée.
*Un espace masculin
*Ou la femme n'est jamais loin
*Un lieu de rencontre au sein de la résidence
*La voiture, matière à de plus amples relations
*Un point d'ancrage pour une jeunesse volatile
*Salon ou salle de bain de l'appartement ?
*Seuil, lieu de transit, de halte, d'attente, ou d'hésitation

CHAPITRE III - Le lieu de la traversée 59
*Les atours d'un seuil
*Un lieu non identifié
*Une portion d'espace public d'où s'échappe subrepticement un peu de l'identité de l'autre
*Le parvis de la résidence
*La barre HLM ornementée de son moi automobile / ou la voiture nain de jardin
*La possession sujette à d'autres relations : sociales, spatiales

CHAPITRE IV - La surveillance, un usage ? Le parking observé 72

*La voiture exposée sur la voie publique, un objet convoité

*Une insécurité réelle sur un bien (qui nous) est cher

*Le recours aux moyens du privé pour protéger un parking, éloigné des préoccupations publiques

*Un espace sous contrôle

*Les vertus de l'architecture des années 60/70

*L'omniprésence du regard

*Vers l'émergence d'un espace commun

*Afin de stationner sous sa fenêtre : des règles de stationnement qui oscillent entre le chacun pour soi et la conscience de l'autre

*L'incident, facteur de cohésion

*Une implication minimale à l'égard d'un événement que l'on ne s'autorise pas à contrer ou à sanctionner…

*Mais un regard impliquant qui fait sien l'espace public

*Un accord autour d'un terme, l'étranger

*Une conscience résidentielle ou des valeurs communes ? Ou comment ne pas passer soi-même pour un étranger ?

CONCLUSION 99

BIBLIOGRAPHIE 106

PROBLEMATIQUE

LE PARKING PARENT PAUVRE DES PROJETS ARCHITECTURAUX

Le problème du stationnement de l'automobile dans l'aire résidentielle du grand ensemble revêt quelques spécificités. Les habitants souhaitant avoir leur voiture à portée d'yeux et de pieds, les espaces, quelque soit leur fonction assignée par l'urbaniste et s'ils ne sont pas spécifiquement protégés (bornes, murets), sont envahis et deviennent de fait aire de stationnement. L'auto installée au plus près de la fenêtre empiète les aires de jeux, mord sur les espaces verts. Les modernes, il est vrai n'ayant pas escompté un tel essor de l'automobile, l'espace qui lui est dévolu se révèle insuffisant. D'autant que les parkings souterrains, soupçonnés d'abriter des trafics en tous genres, sont très souvent délaissés, voire murés, pour causes d'insécurité et/ou de sentiment d'insécurité.

L'auto stationnée entre véritablement en concurrence avec les projets de réhabilitation des espaces publics. La requalification des sites, menée souvent à ses dépends entraîne la suppression d'espaces qui au pied des logements avaient été affectées au stationnement. Tracer des rues pour donner au grand ensemble un semblant d'air de ville historique, dessiner des places pour rythmer et animer l'espace public conduit aussi à une réduction des places réservées aux véhicules. En fait la place dévolue à la voiture dans l'espace résidentiel est très souvent vécue par les acteurs de l'urbain sur le mode de la contrainte. L'appel d'offre lancé en 1998 sur le stationnement résidentiel par le Plan Construction pour redonner à ce dernier un sort plus digne est révélateur de cet état de fait. Objet de normes et de réglementations, devant répondre à des exigences pratiques d'accessibilité et de proximité, les aires de stationnements enterrées, solutions prônées pour expulser l'auto de l'espace public valorisé, sont onéreuses, plus particulièrement dans le cadre du logement social où elles pèsent de façon sensible sur le coût global des opérations, mesuré par le couple loyer plus charges. Pourtant, les recherches menées par Monique Eleb et Anne Delebarre[1] sur la façon qu'ont les architectes d'imaginer les intérieurs d'immeubles, démontrent que le parking, cette *"donnée impensée"* de l'architecture, détermine de par sa trame calquée sur la taille de la voiture toute la configuration des étages supérieurs.

Le temps ou l'espace : deux manières différentes de penser l'aire affectée à la voiture dans la ville

Aujourd'hui comme hier - et l'on posera là un premier jalon à notre questionnement – le parking, pour les acteurs de l'urbain, est avant tout perçu comme une donnée abstraite, quantifiable. Le parking se définit, mais peut-être pouvons-nous généraliser le propos à nombre d'espaces dévolus au mouvement, l'ascenseur dans l'habitat, le métro ou le bus dans la ville,

1 *Urbanité, sociabilité et intimité. Des logements d'aujourd'hui*, Les éditions de l'Epure, 1997

par rapport à deux points que constituent les lieux de départ et d'arrivée. L'usage du parking en fait semble moins perçu comme engageant des espaces réels que comme celui d'un temps quantifiable (le temps de l'usage) lié aux déplacements. Cette dernière approche, dominante, est en partie illustrée par le débat sur la prise en compte ou non du temps de transport dans la rémunération du salarié. Tournant le dos au domicile, la séquence transport s'inscrit comme fragment du temps obligé que constitue toujours le travail. Les déplacements, pouvons-nous généraliser avec Isaac Joseph[2] sont toujours analysés par les acteurs de l'urbain, dans la seule logique, pourtant de moins en moins absolue dans cette société post-fordienne du moindre emploi et qui voit le travail à domicile se développer, du flux rapide exigé par le déplacement pendulaire. Le seul espace qui vaille c'est le chez soi, que celui-ci soit quartier ou logement. Le transport est appréhendé comme un temps donc, en quelque sorte "vide", en tout cas distinct du temps plein qu'on trouve à l'un ou l'autre de ses bords, le travail /le domicile.

Le parking du grand ensemble : lieu ou non lieu ?

L'aire réservée au stationnement, en dehors de quelques projets utopiques d'architectes restés dans les cartons, se réduit à sa seule fonction. Le parking qu'il soit souterrain ou en surface possède l'ensemble des caractéristiques des non lieux décrits par Marc Augé[3]. L'aire accordée à la voiture, aux yeux de ses concepteurs est un espace sans identité. On n'y fait que passer, on entre, on sort, cet espace ressemble à la gare ou l'aéroport analysé par Augé. On est censé attendre, pas s'arrêter. L'autre y est absent et l'anonymat, condition intrinsèque du non lieu d'Augé n'existe qu'en fournissant la preuve de son identité : un passeport ou une carte de crédit pour l'espace dont parle Augé, et qui pour le parking serait la pièce dans le parcmètre, le loyer au bailleur pour obtenir un numéro de place correspondant à celui d'un appartement. L'interaction s'y fait, comme dans tout non lieu, non pas avec l'autre mais avec l'institution, pour le cas qui nous intéresse, avec la voirie et/ou le bailleur, au travers d'une signalisation, bandes blanches incitatives tracées au sol, panneaux (interdits aux non riverain, passage à sens unique, etc.) dictant à tout utilisateur le mode d'emploi de l'espace.

Un lieu de coexistence, point d'ancrage d'une vie centrée sur le logement

A l'inverse des parking situés dans les villes anciennes, dans la majorité de ceux des résidences HLM l'homme est présent. On répare ou bricole, on nettoie, on tente de donner au véhicule belle allure. On trouve quantités de bricoleurs, certains, plus professionnels, monnaient leur savoir-faire. Des enfants jouent, des adolescents traînent, on se côtoie, on se retrouve, voire on se rencontre. L'espace du parking, ici, est le prolongement des espaces verts, du terrain de jeu ou de sport, du bas de l'immeuble. Et puis sur l'espace où trône la voiture, objet de si forte individualité, symbole de notre raccordement au monde, on se montre et on s'y montre, pour exhiber son avoir automobile, pour en discuter avec d'autres possesseurs ou futurs possesseurs de véhicules, aussi pour vérifier que tout va bien.

2 "Ariane et l'opportunisme méthodique"- *Annales de la Recherche Urbaine*, n° 71, 1996.

3 *Non lieux, Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Seuil, 1992.

L'auto, on le sait, est dotée d'une haute valeur symbolique. Enveloppe, selon E. Goffman, révélatrice de nos identités, au même titre que le vêtement, elle permettrait, à l'instar des analyses de Bordreuil sur l'habit, d'aborder la scène publique sur un mode conquérant. Mais la voiture qu'on le veuille ou non, estime Maryse Esterle-Hédibel[4], sociologue travaillant sur les regroupements juvéniles, est emblématique de notre place dans la société. Au nombre de ceux qui parmi les jeunes de banlieue plus spécifiquement qu'ailleurs en échec scolaire, plus durement touchés par le chômage et les boulots précaires, posséder une voiture serait, selon elle, rester dans le rang. Attirés par la prise de risque et les grosses cylindrées, quand les filles rêvent de petites voitures pratiques (les garçons ont d'ailleurs plus d'accidents), l'intérêt pour l'auto, s'il est plus marqué chez les jeunes, concerne également les parents dans un monde où les relations sociales sont décrites, par Gérard Althabe[5] comme se déroulant sur le mode du procès, de la mise en accusation de l'autre -le voisin-, miroir de sa propre "défaillance sociale". Le quartier du grand ensemble ne ressemble plus à l'îlot Jeanne d'Arc du 13ème arrondissement parisien décrit par Henri Coing[6] dans les années 1960 ; il n'est plus une *"véritable communauté"*. On n'y décèle plus la proximité et la spécificité des modes de vies du milieu ouvrier de la banlieue populaire. Il ne recèlerait plus de manières d'être, de pratiques et de goûts homogènes formant un habitus singulier. Pour Agnès Villechaise[7], les habitants des grands ensembles, loin d'adhérer à une identité collective originale ou constestataire, aspirent, ainsi reclus dans un environnement qui leur semble laisser à désirer, à élever leur degré de participation à la société de consommation et aux loisirs des classes moyennes. Ce, tout en manquant pour la plupart de moyens financiers pour véritablement y accéder. Agnès Villechaise définit ces populations démunies comme des classes moyennes paupérisées, caractérisées par leur faible engagement dans la société de consommation, et par l'absence, conséquence de cette frustration, d'identité collective. Dans un univers donc marqué par le repli sur soi, la réussite sociale, décèle t-elle dans ses enquêtes "*c'est***,** pour toutes les strates de population interrogées, *un travail, une famille, une maison et une voiture dans le garage"*. Dans un ensemble résidentiel où l'on est simplement locataire de son logement, la voiture nous semble acquérir en importance.

La voiture, un peu plus belle ou redorée mais également la compétence des bricoleurs, ne participeraient-elles pas de l'abord de l'espace public sur le mode conquérant dont parle Jean Samuel Bordreuil[8], sociologue, qui a étudié comment les identités se mettent en place dans l'espace public ? L'homme, selon Bordreuil, y met en avant un peu de son identité, par le simple fait qu'il est sous le regard de l'autre. Ce morceau d'identité révélé, même passagèrement, implique qu'on inclue la présence de l'autre, entité floue et peu réelle dans le non lieu. La définition du non lieu ne semble donc pas s'appliquer à tous les parkings des grands ensembles. Soulignons encore la place importante qu'occupe le bricolage sur les

4 *Le Monde*, 21 juin 1997.

5 *Eléments pour une analyse des relations interpersonnelles dans l'espace commun d'immeubles HLM.*(Bellevue-Nantes).

6 *Rénovation urbaine et changement social*, Les éditions ouvrières.

7 Absence d'identité collective dans les grands ensembles - *Revue française de sociologie*, avril-juin 1997.

8 Identités et espaces publics, *Espace et communication* .

parkings. Celui-ci, selon Pierre Sansot[9] est une activité qui transcende les classes, univers populaire et bourgeois. Tout deux travaillent dans l'inachevé, explique-t-il, même si le sens de l'inachèvement diffère chez l'un et chez l'autre. Chez Castorama, note Christian Bromberger[10], les bricoleurs en tenue décontractée semblent faire fi des stratégies d'évitements qui caractérisent les relations sociales dans l'espace public. Ne peut-on voir, dans cet espace du grand ensemble définit comme conflictuel notamment par Althabe, un entre soi bricoleur, qui ferait fi des clivages repérés entre anciens et nouveaux habitants, immigrés et français de souche.

Nous explorons donc, dans ce rapport, les valeurs sociales et spatiales du parking, considéré dans les pages qui suivent comme un lieu de sociabilité à part entière, un lieu participant éventuellement de la vie du grand ensemble, avec ses activités propres, ses modes de sociabilisation et ses imbrications avec le logement. Ce rapport décline en quatre actes les différents usages du parking telles que nous les avons observés sur le terrain de nos deux sites d'étude. Le premier chapitre, de portée plus descriptive que les autres s'arrêtera de manière introductive sur sa fonction traditionnelle de lieu de stationnement du véhicule. Dans le 2 ème chapitre, nous aborderons, les activités du bricolage de la mécanique, qui témoignent d'un accaparement du parking par les marques du privé. Investi également pour sa simple fonction de lieu de traversée ou couloir, matière à un 3ème chapitre, le parking l'est également par un denier usage celui, en l'occurrence de la surveillance que nous traiterons dans la dernière partie.

Hypothèses

L'aire affectée à la voiture contribue selon nous à modifier la frontière entre le public et le privé

Ceci tend en quelque sorte, tendrait à relativiser l'acceptation partagée par les maîtres d'ouvrage, les architectes, les urbanistes et les tenants de la prévention situationnelle, d'un grand ensemble jugé peu malléable pour s'adapter aux pratiques et modes de vie des habitants. Est incriminée la trop grande rupture que cet urbanisme introduit entre le domaine privé (le logement, l'immeuble) et le domaine public (l'espace public). Or le parking nous semble, par le brassage des activités générés autour de lui, remplir la fonction de seuil qu'occupent aujourd'hui, dans la ville traditionnelle, les commerces, ceux là même, qui s'avèrent difficiles à implanter dans les quartiers relégués. L'espace limitrophe au logement, selon Mayol "*moyen terme d'une dialectique existentielle (au niveau personnel) et sociale (au niveau du groupe des usagers)*[11] " entre le privé et le très public, serait en quelque sorte privatisé par sa fréquentation régulière, par la présence de personnes reconnues, par le fait que nous nous y sentions reconnus. Les activités du bricolage que les acteurs de la réhabilitation souhaitent expulser des lieux de la résidence, s'offrent selon nous comme un moyen de lutter contre la trop forte

9 *Les gens de peu*, Puf, 1991.

10 *Passions ordinaires*, Bayard Editions, 1998.

11 P. Mayol, "Habiter", in De Certeau, *L'invention du quotidien*, tome 1, *Arts de faire*, Gallimard,1980.

opposition entre le privé (la résidence) et le public (l'espace extérieur). Ce moyen nous semble du reste plus opérant, que les murets, haies d'épineux et autres frontières symboliques, artifices usités jusqu'ici pour matérialiser des seuils par les acteurs de la réhabilitation et de la prévention situationnelle. Le traitement des seuils en banlieue, pâtit, selon nous, de puiser dans les seuls registres du formel et de l'interdiction.

L'activité de la mécanique, de plus, se mesure, disent Hélène Hatzfeld, Marc Hatzfeld et Nadja Ringart à l'aune de ce que Hannah Arendt appelle l'œuvre : ce qu'on trouve en jeu derrière elle, c'est moins le travail, que la dignité de soi et des siens dans un monde hostile. N'est-ce pas d'ailleurs, pouvons nous ajouter, ce qu'essayent entre autre de promouvoir les politiques d'insertion, au travers des emplois de proximité confiés aux habitants (gardiennage, entretien des espaces verts, etc.) et des jardins ouvriers, qui si l'on en croit les travailleurs sociaux seraient plus respectés par les jeunes en raison de leur valeur travail ? Axées par delà le simple apport de travail sur la reconstruction de l'espace social, elles tentent de développer une certaine forme de savoir être en même temps qu'à modifier le regard que les autres peuvent avoir sur soi. La production totalement maîtrisée, qui se profile derrière la mécanique ou le bricolage, n'est elle pas, dans une certaine mesure, une valeur partagée par ceux, qui à l'heure du fractionnement du tissu productif et de la parcellisation des tâches ouvrières, ne peuvent plus, *a contrario* de l'ancien monde ouvrier, le retrouver dans le travail ?

L'insécurité liée au véhicule a, selon nous, de réelles incidences sur la perception et l'appropriation de l'espace public.

La voiture garée au plus près de sa fenêtre, annexe au privé qu'est le logement une portion de l'espace public. La surveillance, diffuse, est exercée par le propriétaire du véhicule mais aussi par les autres membres de la famille occupant le logement. Ce contrôle s'exerce sur un territoire bien délimité et englobe en fait l'ensemble des biens (y compris ceux des voisins) et des personnes s'y trouvant. Ce qui doit être repéré, c'est le comportement "anormal" ainsi que l'intrus. L'étranger à la résidence n'est pas censé pénétrer sur cet espace où l'on gare son auto. Réunis par la protection de leurs biens mis en péril, les locataires d'un même bloc d'immeubles s'approprient dans l'espace public un territoire autour duquel ils apposent des frontières.
Cette impulsion grégaire motivée par l'insécurité scelle une forme primaire de communauté au sens où la définit le Petit Robert : *"groupe social dont les membres vivent ensemble ou qui ont des biens, des intérêts communs*." La vigilance exercée par les locataires sur leurs voitures disposées dans un même espace implique un sentiment d'appartenance à un groupe de personnes prenant en charge une partie de la mission ordinairement assignée aux autorités compétentes, la police mais aussi, selon les habitants, le bailleur. Elle sort l'habitant de son logement, l'implique à son environnement.

La voiture menacée, tend ainsi, dans les représentations des habitants, à décomposer la cité en une myriade d'unités territoriales faites de blocs d'immeubles et d'espaces publics directement attenants. Nous voyons, dans le repliement qu'entraîne le sécuritaire, une dynamique vers une

redéfinition du dedans et du dehors en deçà de l'échelle du grand ensemble. Mais aussi une dynamique sociale allant vers un sentiment d'appartenance à une communauté développant un "vivre ensemble".

La vigilance, selon le sociologue Francis Chateaureynault[12], se définit comme une attention portée sur son environnement direct dont la perception est accrue. Cette présence au monde est, d'après lui, la première compétence politique. Travail constant de réorganisation de la réalité, la vigilance implique la présence totale et physique de l'individu, la capacité donnée à toute personne d'agir et de pouvoir exprimer quelque chose qui ne va pas sur l'état du monde. Cette action, discrète et au ras des choses, n'est pas un fait individuel, mais collectif.
En résumé, la vigilance, pour aussi individualisée qu'elle soit, implique une socialisation poussée.

12 "*Lanceurs d'alerte et prophètes de malheur. Les risques collectifs entre vigilance, controverses et critique"*, Groupe de sociologie politique et morale (GSPM), unité associée CNRS. Rapport 1998.

Avant propos

Le site, la méthode

1. DES LIEUX…..DES GENS

Le choix

Les deux sites d'études retenus, parmi de nombreux possibles, les quartiers Nord d'Aulnay-sous-Bois, le quartier du Palais à Créteil, ont été choisis, après un état des lieux automobiles.
Bien d'autres lieux auraient pu être étudiés. La voiture dans les quartiers hérités des années 60 70 est (nous l'avons dit) omniprésente dans le paysage. Et tous les grands ensembles de logements sociaux font l'objet d'un stationnement anarchique. Le révèlent en tout cas les enquêtes et entretiens exploratoires que nous avons effectués auprès d'acteurs susceptibles de par leur fonction et l'étendue géographique de leur domaine de compétence de nous orienter[13] : Nos enquêtes ultérieures n'ont cessé de le confirmer. Le constat est général et fait par l'ensemble des acteurs de la réhabilitation mais la prise en compte du problème ne l'est pas automatiquement.

Les deux sites retenus ont l'avantage d'avoir tenté d'intégrer le besoin de stationnement dans leurs études de réfection des espaces extérieurs. Dans le cas d'Aulnay, nous disposons d'une étude sur le stationnement réalisée par le bureau d'études le Béture. Dans le quartier du Palais à Créteil, particulièrement congestionné par la présence de voitures stationnées de façon "anarchique", le réaménagement des espaces extérieurs aujourd'hui en cours, se heurte de plein fouet à la question du stationnement. Celui-ci passe par le réaménagement des pieds d'immeuble.

Des morphologies variées

Ces deux sites ont pour nous l'intérêt de différer l'un de l'autre sur un plan tant architectural que social. Les quartiers du Palais de Créteil et celui des 3000 à Aulnay représentent deux types d'ensembles résidentiels hérités des trente glorieuses.

13 le responsable politique de la ville de la DDE de Seine-Saint-Denis, département ayant l'avantage par-delà le nombre de cités HLM regroupées, de disposer d'un centre de ressource "Politique de la ville", également approché, deux architectes spécialistes de la réhabilitation de grands ensembles, le directeur et les chargés de mission du CAUE (Conseil en Architecture, Urbanisme et Environnement) du Val de Marne, la rédactrice en chef de la revue HLM aujourd'hui.

Les quartiers Nord d'Aulnay, issus de la grande période d'urbanisation qui toucha la Seine-Saint-Denis entre 1949 et 1967, figurent, au côté des 4000 à la Courneuve, des Francs-Moisins à Saint-Denis et des Bosquets à Clichy-sous-Bois et Montfermeil, au nombre des grands ensembles les plus connus d'un département fortement doté en logement social (celui-ci représente 40 % du parc immobilier). Connus également sous le nom " des 3000 " ou de " La rose des vents ", ils s'apparentent à l'image d'Epinal du grand ensemble. Constitués de 5 sous-ensembles, les quartiers de la Rose des Vents à proprement parlé et de Jupiter, les quartiers des Etangs, le Merisier, la Cité Nouvelle Emmaüs, ils abritent l'essentiel des logements sociaux d'une commune, constituée dans sa moitié sud de pavillons. Coupé du reste de la ville par la route nationale RN2, véritable fracture de 2 km de long sur 110 mètres de large, générant un flux important de véhicule, ils sont bordés par des autoroutes et une zone industrielle, autant d'éléments considérés par les acteurs du GPU, soit comme un atout (le quartier est bien relié en comptant le RER, il est proche de zones d'activités) soit comme un handicap (le quartier est refermé sur lui-même). Véritable ville dans la ville, il abrite sur une superficie de 40 hectares 6300 logements pour 25 000 habitants. Son architecture adopte dans l'esprit du style minimaliste des années 60, 70 la forme de tours et de barres alignées de part et d'autre de grandes voies et parkings, autour d'un espace vert central. L'ensemble est constitué de 11 tours de 11 et 12 étages, de 11 bâtiments linéaires articulés à 34 bâtiments de type cruciforme. Au centre, le centre commercial, est abrité, au sein d'une barre de 6 étages, appelée le Galion. L'ensemble construit entre 1954 et les années 1970, n'en recèle pas moins des typologies variées. L'îlot Jupiter,-300 logements érigés en 1973-, et le quartier de la Rose des Vents réalisé entre 1954 et 1969 ont plus particulièrement retenu notre attention.

Le quartier du Palais s'inscrit, lui, au cœur du Nouveau Créteil, sorte de ville nouvelle qui fut érigée à la fin des années 60 en lieu et place du territoire d'une ZUP sur les plans de l'architecte en chef Jean Fayeton, (relayé à sa mort par Jean Dufau) pour répondre aux besoins de Créteil venant d'accéder au rang de chef-lieu de département. Figure emblématique d'une ville qui tend à se départir de la monotonie des grands ensembles sans pour autant renier les principes du modernisme, le quartier du Palais, très publié à l'époque, s'apparenterait plus aux recherches de l'architecte Emile Aillaud ou de l'Atelier de Montrouge tendant à magnifier l'architecture du logement pour le grand nombre. Les bâtiments réalisés entre 1970 et 1974 pour l'OCIL par Gérard Grandval sont répartis dans 10 tours de 14 étages (420 appartements en accession à la propriété, 234 en location), travaillés dans une architecture qualifiée par leur auteur, d'architecture végétale. Surnommés choux, ils arborent cependant des balcons en forme de pétale, pensés comme des jardins suspendus, vastes coquilles de béton atteignant presque deux mètres, destinées dans les plans de l'architecte à être ornementées de jardinières extérieures de telle sorte, que le béton de la façade soit totalement recouvert d'une membrane de végétation.

Une tour plus basse de 6 étages mais de diamètre plus important, abrite sur la moitié de sa hauteur 4 niveaux de parkings en silos, et constitue ainsi, seule parmi d'autres tours, un élément cherchant à intégrer la présence de l'automobile dans l'espace d'habitation. Des immeubles et tours de facture plus " banales " furent construits à la fin des années 70 par l'architecte Louis de Marien. De fait, le quartier du Palais participe d'une conception de la cité, qui vise autant à prévenir l'engorgement des voitures qu'à expulser le véhicule des espaces réservés aux piétons. Créteil fut ainsi l'une des premières villes à avoir appliqué le principe de la séparation des flux de circulation. L'A 86, le chemin départemental 1, la route nationale 186, l'avenue principale du Général de Gaulle découpent le nouveau Créteil en quartiers d'habitations de 300 à 500 mètres de côté, reliés entre eux par des passerelles. Au nombre de ceux-ci figure le quartier du Palais. Refermé sur lui-même, il tend à limiter au maximum la circulation automobile. L'emprise du stationnement, se trouve rejetée au maximum en sous-sol ou camouflée dans des couronnes de boxes apposées au sol. Aujourd'hui le quartier est en cours de revitalisation. La réhabilitation engagée, pour partie conforme à ce qui se fait aujourd'hui, entend à la fois à " résidentialiser " et privatiser les pieds d'immeubles et à limiter la circulation automobile sur la grande voie qui le traverse de part en part : l'avenue Pablo Picasso.

Caractéristiques sociales

L'un et l'autre quartiers, inscrits dans le cadre de la procédure politique de la ville, se différentient également sur le plan social.

Les 3000, à Aulnay, figurent au nombre de ces quartiers dit en difficulté cumulant un très fort taux de chômage, de jeunes et d'immigrés. Ce quartier, dont les premiers logements accueillirent des ménages peu argentés (cité Emmaus, cité Mitry, cité Mille Mille) puis des rapatriés d'Algérie, fut frappé de plein fouet par la crise qui affecta, à la fin des années 70, les grands ensembles. Aujourd'hui, dans le parc du Logement Français, principal bailleur des 3000, 58 % des occupants en 1994 avaient un revenu inférieur à 60 % du plafond des occupants d'HLM[14]. Les Quartiers Nord d'Aulnay sont gérés par trois bailleurs sociaux, Emmaüs (Cité Nouvelle), Les logements familiaux (cité Jupiter) et Le logement Français (cité des 3000 à plus proprement parlée). Comme nombre de grands ensembles, les quartiers des 3000 sont bordés par deux zones pavillonnaires, rappelant la proximité des classes moyennes qui, si elles ont pu disparaître du parc de logement social érigé dans l'après guerre, ne sont pas totalement absentes du site.

Le quartier du Palais, construit à l'origine pour une population de classes moyennes, est en voie

14 *Patrimoine du Logement Français à Aulnay : de la connaissance de l'occupation à une politique de peuplement*, Logement Français, 1994

aujourd'hui de paupérisation. Même s'il n'éprouve pas les mêmes difficultés que les autres quartiers de logements sociaux que constituent à Créteil, les Bleuets, le Petit Pré, les Emouleuses, il est considéré comme l'un des secteurs sensibles de la commune. Touché depuis les années 90, soit plus tardivement que les quartiers d'habitations sociaux traditionnels, par la paupérisation de sa population, il conserve encore par la présence de copropriétaires vieillissant une certaine mixité sociale, ce qui, pour le sujet qui nous intéresse (ce qui se vit au parking), nous permet d'appréhender deux types de populations. Le parc de logement est constitué pour 33 % de copropriété et pour 67 % de locatifs. Les immeubles en copropriété sont situés en général au nord du quartier tandis que les immeubles en locatif social en partie centrale et sud de ce dernier. Cinq sociétés se partagent le parc locatif social : aux côtés de la SAGI et des PTT, on trouve trois filiales du groupe OCIL (SA HLM La Lutèce , SOGIM, Immobilière familiale)

La voiture, fréquemment réparée sur le parking des grands ensembles, expose à Créteil, mais surtout à Aulnay, aux yeux de tous ses entrailles. Vient de s'ouvrir, en outre, en périphérie du grand ensemble des 3000, un atelier mécanique, offrant, dans un but d'insertion, une formation mécanique aux jeunes les plus éloignés du marché du travail ainsi qu'une minuscule plate-forme libre-service mise à la disposition des bricoleurs et mécaniciens des 3000. Situé en bordure du grand ensemble, il est aujourd'hui accaparé, dans l'attente des formations à venir, par des mécaniciens et carrossiers se livrant en son sein à une activité quotidienne et rémunérée. Il est fréquenté le samedi et les jours de beaux temps par les bricoleurs du dimanche. Il est installé à l'extérieur du grand ensemble en bordure sud de la Nationale 2, cette grande saignée d'une ville faisant s'opposer au nord le grand ensemble des 3000, au sud les quartiers pavillonnaires. Il nous permet, en interrogeant les bricoleurs qui le fréquentent, de vérifier l'hypothèse en vertu de laquelle, le parking, pièce autant qu'antichambre d'un logement, occuperait une place d'importance dans la résidence. La présence, enfin, à Aulnay-sous-Bois des usines Renault, grand pourvoyeur d'emplois depuis son inauguration en 1976 dans une ZAC industrielle (5500 employés sur 228 ha) a conforté notre choix.

Les deux sites ont été, à un ou plusieurs moments de leur histoire, portés sous les feux de l'actualité. L'un et l'autre ont fait l'objet de rixes et règlements de compte entre bandes rivales se terminant, dans chacun des quartiers, par la mort d'un jeune homme. L'agression spectaculaire de camions pompiers à l'aide de camion tractopelle, aux 3000, et, dans le quartier du Palais, la dévastation de la banque du centre commercial, à l'aide d'une voiture bélier, la découverte de caches d'armes dans les sous-sols ont également défrayé la chronique.

2. LA METHODE

Huit- clos territoriaux

Nous avons pris le parti de porter plus spécifiquement notre regard sur de petites portions de territoires. Notre attention limitée à quelques îlots ou groupes d'immeubles a pour but de nous permettre d'entrer un peu plus finement dans une "vie locale", de rencontrer les mêmes personnes plusieurs fois et d'observer ainsi la place occupée par le parking dans le mouvement et dans le quotidien de la résidence. Notre intérêt s'est porté sur plusieurs sites distincts architecturalement parlant. Les caractéristiques de l'espace stationné (souterrain, avec ou sans box, en surface, aligné le long de la rue) varient autant que leur situation dans l'aire publique et résidentielle et influent sur les pratiques automobiles.

L'îlot Jupiter, dans le quartier des 3000, présente plusieurs cas de figures : un parking en surface (mais qui dispose encore de quelques places et box dans sa partie souterraine) situé aux abords de son espace vert central ; un stationnement étalé le long de la rue ; un bout du parking privé de la bibliothèque limitrophe qu'il s'est octroyé. Nous avons arpenté également le sol de la résidence des Alizés, alignée le long d'une rue, transformée en aire de stationnement depuis que le parking souterrain de la résidence est fermé. Dans la partie centrale des quartiers nord, un très grand parking, investi trois fois par semaine par le marché intercommunal d'Aulnay, a été également observé.

A Créteil, nous avons plus particulièrement tourné autour de deux immeubles en location HLM appartenant à La Lutèce, et de manière plus ponctuelle autour d'un chou géré par l'Immobilière Familiale. Ont été également étudiés trois choux limitrophes à ce dernier, constitués de deux immeubles en copropriété et d'un immeuble appartenant à la Poste.
Les résidences HLM sont dotées de deux parkings publics, à proximité des immeubles, et d'une couronne de box plus excentrée. Les trois choux de la copropriété et de la Poste, reliés en leur centre par une couronne de box, bénéficient, en plus d'autres couronnes de box construites un peu en retrait des tours, d'un parking en sous-sol, sous l'Ecole Charles Peguy. Avoisinant cet ensemble en copropriété, une résidence de plus grand luxe, le Grand Pavois a également retenu notre attention.

Des entretiens

La soixantaine d'entretiens proprement dite a été réalisée auprès d'habitants, selon la méthode

dite de boule de neige. Les noms des interlocuteurs, lorsque nous les donnons, ont été modifiés pour des raisons de confidentialité.

La diversité des personnes interrogées est recherchée en s'appuyant notamment sur les données démographiques fournies par les bailleurs. Par delà les variables de l'âge, de l'origine (française, maghrébine, Afrique noire, asiatique, portugaise, etc.), de la catégorie professionnelle, de la taille de la famille, sous-tendant des pratiques sociales et spatiales différenciées nous avons aussi considéré celle relative à la date de l'installation de la personne dans le quartier, qui avec celles sus-citées, joue, si l'on en croit nombre de recherches faites sur les ensembles d'habitat social, sur l'investissement dans l'espace public. Ont été également abordés le personnel encadrant de l'Atelier Mécanique créé en 2000 à Aulnay-sous-Bois, les gardiens des différentes résidences HLM, ainsi que des acteurs institutionnels, responsables de la politique de la ville, architectes, responsables de la voirie, travailleurs sociaux, bailleurs, commissaires...

Les entretiens réalisés à Créteil, se déroulent fréquemment dans le domicile de la personne abordée dans l'espace public : ce qui offre matière à quelques confrontations, entre le domicile et le parking, vu du balcon. A Aulnay-sous-bois, la loge du concierge, investie en simple observateur, un samedi, dernier jour du mois pour le payement du loyer, nous a servi, en agrandissant notre échantillon, à mesurer la place qu'occupe le parking dans les discussions. Quelques coca-colas bus coups sur coups deux après-midi au "comptoir" de l'estafette d'un vendeur de sandwichs installé sur un parking également. Mais la majeure partie du temps, à Aulnay, nous étions sur les parkings.

Entrer sur un parking peut ou pas être difficile. L'espace où séjourne l'auto est masculin. La femme, parfois insultée, n'y a pas sa place. Interroger des gens sur un parking, c'est surtout encourir la méfiance : le parking est associé dans les représentations aux voitures brûlées, à la délinquance. Qui étions-nous réellement ? Chercheur, policier, ou journaliste ? L'activité informelle en elle-même, livrée ici à l'état seulement d'ébauche et donc évidemment sujette à plus ample développement, ne nous intéresse au demeurant que par ses implications spatiales et sociales. L'illicite, même visible, puisque qu'on s'y adonne en partie sur la place publique, se cache à l'étranger que nous sommes. Souvent on dit ne faire que du bricolage, bien que le discours de l'interviewé en dise beaucoup plus long. On répond aux questions puis, comme cela nous est arrivé, on se précipite sur le dictaphone pour dérober la cassette témoin des activités coupables. Aussi nos questions orientées vers des thèmes plutôt larges (les usages du parking et de l'auto, l'entretien du véhicule, le bricolage, la sécurité) avaient l'avantage, par-delà leurs fonctions d'éviter le biais de l'interférence de l'interviewer, de ne pas aborder de front un sujet finissant fréquemment par être évoqué. Mais ces quelques remarques faites, la parole s'est avérée souvent libre. Le stationnement, matière à bien des exaspérations, en raison

du nombre insuffisant de place, pose problème. L'auto, passion de l'homme, délie les langues. Et puis peut-être pouvons nous trouver sur le parking, ce que le cinéaste Alain Cavalier[15] décèle à propos des dentellières qu'il interroge et filme. La dentellière au même titre que le mécanicien, investis dans des tâches exigeant dextérité et savoir-faire, sont sur leur lieu de travail, et comme tels plus enclins à s'entretenir avec nous d'une activité qui les intéresse.

Le fait d'être femme, une intruse sur un parking, pourrait même être un avantage. Peut-être sommes-nous moins attendues que ceux très nombreux, assistantes sociales, journalistes, acteurs de la réhabilitation, venus poser des questions aux habitants des banlieues.

L'agressivité contre le journaliste accusé de déformer les propos, de mettre l'accent sur le sensationnel, l'incrédulité portée à notre égard - sommes-nous flics ou informateurs de la mairie ? - nécessite parfois d'en passer par des entretiens longs prenant la forme de l'échange réciproque. Les questions relatives à notre recherche s'entremêlent à des discussions engagées de manière provocatrice : l'intégration, la religion, le journalisme, l'environnement, la recherche. La crédulité de l'intervieweur en sort renforcée : décliner notre identité n'a rien d'évident. Et puis l'explication de ce que nous faisons, n'est acceptée qu'un temps. Sans cesse il s'agit de redonner des preuves de notre identité. La meilleure manière de décliner notre identité revient donc à révéler à l'autre ce que nous pensons. Il s'agit de sortir de la catégorie trop forte dans laquelle nous sommes systématiquement placés. Les jeunes de ces quartiers, notamment, dont le comportement, si fortement ancré dans l'espace public, est souvent décrit comme anomique, marqué du sceau de l'errance, surprennent par leur habilité au dialogue, la capacité d'écoute, même s'il faut sans cesse batailler pour rappeler que notre motif n'est pas celui du journaliste ni du policier. La rixe langagière, telle que l'a étudiée David Lepoutre[16] chez les jeunes de banlieues, induit chez les locuteurs une rapidité de réponse au coup ou à l'insulte, une volonté d'avoir le dessus, autant de qualités témoignant d'un investissement dans une conversation qui permet le dialogue. L'individu, rappelle Tarrius[17], sans pouvoirs, ni statuts sociaux peut exprimer plus que celui, chargé de dire "la parole" - pensée de l'Etat.

15 Cavalier Alain, *Portraits*, 1987-1990

16 Lepoutre, David, *Cœur de banlieue, codes, rites et langages*, éditions Odile Jacob, 1997

17 Tarrius Alain, Missaoui Lamia, *" Les fluidités de l'ethnicité : réseaux de l'économie souterraine, codes de l'honneur, transitions sociales et transformations urbaines "*,Rapport, Université de Toulouse le Mirail, Plan Urbanisme Construction et Architecture, Ministère de l'Equipement des Transports et du Logement, septembre 2000

Chapitre 1
Les deux sites vus sous l'angle de leur parking
Le parking comme lieu de parcage du véhicule

1. ABECEDAIRE DE PARKING : DIVERSITE DES CAS DE FIGURE ET COMPLEXITE DES STATUTS

Des espaces souterrains fermés, à l'exception de ceux disposés sous les fenêtres

Les Quartiers Nord d'Aulnay, vus à vol de parkings, contiennent 2367 places prévues pour le stationnement en surface et 2622 places de parkings souterrains enfoncées sur trois ou cinq étages sous terre. Ne subsistent cependant aujourd'hui, 630 places utilisables seulement dans les deux parking laissés ouverts, parce qu'ils sont dans leur quasi-totalité murés.
Le quartier du Palais, doté de 2239 places de stationnement pour 1883 logements, recense, un nombre conséquent de places dans des couronnes de box, dotées d'aires de stationnements en sous sol, également fermées à l'exception de celles placées sous une école maternelle.

Dans les faits, évidemment la délimitation des espaces se complique, puisque ce qui, à l'origine avait été pensé comme un lieu réservé au stationnement de la voiture, ne l'est plus forcément aujourd'hui. L'usage, à contrario, a converti des lieux dont ce n'était pas la vocation, en espace de stationnement résidentiel. En bref, l'espace affecté à la voiture, quelque soit sa configuration initiale se définit moins par le fait qu'il a été pensé comme tel que, par sa proximité d'avec le logement. D'autres critères, au-delà du critère habituel de la forme architecturale (parkings en surface, parkings souterrains, box extérieurs, box en sous-sols) contribuent à définir l'espace étudié. Son statut tout d'abord, parking public ou privé, mais aussi son inscription spatiale - la situation que celui-ci occupe au sein de la résidence, sa localisation par rapport au reste du quartier - sont autant de critères qui participent à la définition de l'espace attribué au stationnement. La typologie des parkings dressée ici tend à prendre en compte tous les éléments.
L'un des principaux traits du parking est que son statut est rarement clair, qu'il soit ou non un espace conforme à sa fonction d'origine. De cette incertitude, découleront forcément d'autres fonctions et représentations, objets des autres chapitres de ce rapport. " *Si tout voyage* comme le dit De Certeau *est un récit d'espace ",* il faut avant d'aborder ses nouvelles représentations présenter les deux sites par le biais de leurs parkings et se centrer sur son premier usage, le stationnement.

A Aulnay, où nous disposons de données grâce à l'étude commandée par le GPU au bureau

d'études le Béture[18], 70% des habitants utilisent un stationnement en surface. La découverte de trafics de voitures en certains sous-sols ainsi que leur désaffectation, pour des raisons de sécurité, a conduit, à Aulnay comme à Créteil, à la fermeture de la plupart des parkings souterrains. Le parking souterrain du centre commercial Le Galion est utilisé pour un tiers de sa capacité ; il est, avec celui de la rue Degas (300 places utilisées sur les 800 proposées sous huit niveaux dont 100 en box), et celui de la cité Jupiter, l'un des rares à avoir conservé sa fonction d'origine. Confrontés au manque chronique de places, bailleurs, et urbanistes du GPU s'interrogent sur l'opportunité de refaire les parkings souterrains. Les 1700 places inutilisées en sous-sol correspondent selon le Beture, aux 1800 places nécessaires pour satisfaire aux besoins recensés en matière de stationnement. L'absence de réserve foncière conduit le Béture à proposer la réhabilitation du parking Degas. Le coût de la réhabilitation, certes très élevé, d'environ 1,3M euros, correspond à la réalisation de 800 places. Cette proposition, ajoute toutefois le Béture, se heurte à l'image très négative des souterrains. Les habitants, si l'on s'en tient à ce que nous entendons dans les réunions du comité de quartier de Créteil ou au cours de nos entretiens, n'en réclament pas moins la réouverture des parkings souterrains. Aussi à Créteil, la Lutèce, après discussion avec l'amicale des locataires a t-elle voté une ligne budgétaire pour 2004 destinée à permettre la réouverture de la partie souterraine de sa couronne de box (E 3.), une mesure, qui n'est pas sans laisser le directeur de l'antenne cristolienne Monsieur Leclerc quelque peu circonspect. Le parking avait été muré en 98 parce qu'on y avait décelé un trafic de voitures. Or le système de fermeture des portes mis en place il y a peu dans la partie non souterraine de la couronne est régulièrement détraqué pour la simple raison qu'il serait contraire à certains usages : *le parking*, l'expression est de Monsieur Leclerc, " *est un lieu de rencontre, pour les bricoleurs et, aussi, à certaines heures pour les jeunes qui s'y retrouvent*. Sa fréquentation, en somme, est incompatible avec le système de fermeture des portes, qui fréquemment est mis à l'arrêt. *" L'antenne radio, qui commande la porte, est abîmée toutes les semaines. Des gens mettent des choses devant les cellules pour empêcher que la porte ne se ferme.* " précise Monsieur Leclerc . "A*vec le système utilisé dans les années 80, les clés étaient reproduites. On avait des clés partout* ". Les progrès techniques ont permis de substituer à ce système, celui des clés magnétiques, donc non-reproductibles, et déprogrammables lorsque la clé est perdue. Monsieur Leclerc remarque en outre que tous les habitants dotés d'un box dans l'enceinte de cette couronne n'ont pas pris de badge . A 50 euros, le coût de la clé magnétique, Monsieur Thibault, locataire de la Lutèce, disposant d'un box dans cette couronne, avance une explication. " *Ils demandent une garantie de 50 euros, c'est-à-dire que si la personne perd sa clé, il faudra qu'elle paye 50 euros.*" Et celui-ci, critique à l'égard de ses voisins, d'ajouter ; " *Les gens ici ils sont près de leurs sous, alors automatiquement, quand ils perdent l'appareil, ils ne renouvellent pas le truc. Alors ils ouvrent avec la clé, par les petites portes, ils cassent la porte automatique pour qu'ils puissent rentrer et sortir comme ils veulent. Vous savez les gens sont comme ça. "*

Nombre de recherches sur les parkings concluent que la technique seule, sans le recours au gardiennage peut n'être que de peu d'efficacité. N Tilley note que l'emploi de la

18 Béture Conseil-Isis, *Quartiers Nord d'Aulnay, Etude des déplacements*, rapport, avril 1994

vidéosurveillance réduit les infractions mais au vu de leurs enquêtes Brown, Willis ainsi que Bromley et Thomas[19] estiment que pour être efficace l'outil doit être associé à d'autres moyens : notamment l'emploi d'agents de sécurité, eux-mêmes rendus visibles par le recours à un éclairage adéquat. Notons que dans les deux sites étudiés, les parkings souterrains utilisés sont ceux, qui bénéficient d'une présence humaine permettant d'assurer leur surveillance. La résidence de plus grand luxe, Le Grand Pavois, qui clôt le quartier au sud, a recours, en plus d'un dispositif technique sophistiqué, à un service de gardiennage. Gardiens et maîtres-chiens y font des rondes à des jours divers et variés non connus d'avance. Le coût, de l'avis des deux habitants interrogés n'est pas négligeable. *Je ne suis pas sûr que ce soit efficace* s'interroge Monsieur Daune : " *J'ai posé la question dernièrement à l'assemblée des copropriétaires*. *Est ce que c'est efficace* ? *Combien ça a coûté, j'ai demandé. J'ai dis d'accord, mais est ce qu'on a des chiffres pour pouvoir mesurer si la présence du gardien change quelque chose. Il n'y a pas de chiffre, donc c'est très subjectif*. " Cette résidence, dans tous les cas, est la seule dans les deux quartiers étudiés à pouvoir se payer, ce que Monsieur Daune considère comme un véritable luxe.

Dans le parc HLM, le gardiennage en quelque sorte se fait avec les moyens du bord : il est assuré par la population elle-même, et depuis la fenêtre. C'est ainsi qu'à Aulnay, le parking de la cité Jupiter (40 box, 68 emplacements libres) dont la réfection en 2000 a permis la transformation de deux de ses étages souterrains en box, est actuellement utilisé pour la simple raison qu'il a l'avantage d'être visible de deux des barres de l'ensemble résidentiel.

A l'extérieur, l'imbroglio des statuts mais un espace toujours appréhendé comme sien

Le parking de la cité Jupiter, enterré, donc sur plusieurs étages est doté en superstructure de deux niveaux. Son statut est clair : le parking, propriété de l'office HLM les Logements familiaux, est en théorie réservé aux locataires qui louent en même temps que leur logement un emplacement sur le parking. L'architecture et sa disposition dans l'espace contribuent à lui concéder un caractère privé. Le parking clôt, côté nord, l'îlot que forme la résidence Jupiter constituée de trois immeubles plantés sur les côtés d'un espace vert central. Surélevé par rapport à la rue limitrophe, il surplombe en outre autant qu'il isole la cité de la rue en contrebas qui le sépare de la zone pavillonnaire. Mais si celui-ci est clairement inscrit dans l'enceinte de la résidence auquel il semble appartenir, il n'en constitue pas moins l'espace le plus excentré. Touché par les flux de la ville, il est par ce fait utilisé par des personnes extérieures à la résidence. Les clients du marché installé trois jours par semaine sur un parking avoisinant n'hésitent pas à venir s'y garer, au grand dam des habitants ne trouvant plus de places pour stationner. Doté en outre de deux accès, il est traversé par ce qui, par l'usage, est devenu une voie de passage, qu'empruntent les habitants du pavillonnaire limitrophe se rendant de l'autre

19 Tilley, N, " Understanding Car parks, crime and CCTV, evaluations lessons for safer cities ", *Police Research Group, Crime Prevention Units Series, Paper* n° 42, London Home Office Police Deparmment 1993

Beck, Willis, Crime and Security : *Managing the Risk to Safe Shopping*, Leicester, Perpetuity Press 1995

Bromley Rosemary, Colin Thomas, " Vehicule crime in the city centre. Planning for secure parkings ", *Town planning review TPR*, volume 68, N° 2, avril 1997

côté de la cité. Aussi les habitants se sont-ils mobilisés lors de sa réfection pour en réduire l'entrée. Un des deux accès a été supprimé et, au niveau de celui qui a été conservé, une barrière a été installée de manière à souligner son caractère privé. Lors de la réunion de présentation du projet de réhabilitation aux habitants, ces derniers n'avaient qu'un seul désir, par-delà la question du coût des travaux : fermer l'accès aux gens extérieurs de la résidence.

Dans le quartier de la Rose des Vents à Aulnay, la rétrocession à la ville de l'ensemble des espaces publics de la Rose des Vents tend à compliquer la lecture de la domanialité des lieux. Car si l'entretien et la gestion des parkings relèvent dorénavant du service voirie, le changement de statut entre en contradiction avec la perception des habitants pour qui le parking, situé au pied de la résidence, est avant tout un espace privé, réservé aux locataires. Le parking, point nous l'avons dit le plus excentré de la résidence, fait office de frontière. L'espace privatisé par la présence des voitures des locataires marque la limite de l'espace résidentiel. La barre des Alizés, par exemple, qui borde la rue Degas en est séparée par une double rangée de places de parkings. L'appartement, en outre, attribué à l'époque de la construction du grand ensemble où l'on ne prévoyait qu'une voiture par ménage, était conçu avec sa place de parking attitré. Le numéro, aujourd'hui disparu sur le parking Degas, marquait néanmoins jusqu'à peu l'emprise du prolongement de la cellule individuelle d'habitation sur cette portion d'espace public qu'est le parking. Aussi l'intrusion de la police venant verbaliser les voitures sur un espace d'autant plus congestionné que le parking souterrain est fermé est perçue comme une perquisition. *" Ils font comme s'ils étaient chez eux "* dit cet habitant en parlant de la police qui met des contraventions aux voitures empiétant sur le trottoir et la pelouse. De même, l'enlèvement par le service voirie de vieilles voitures inutilisées et comme telles prises pour des épaves, offusque, dans le parking Degas comme dans le parking Jupiter, nombre de bricoleurs, lesquels invoquent le statut privé du parking.

A Créteil, les parkings en surface sont la propriétés de la ville. Les deux immeubles de la Lutèce disposent de deux parkings dont la configuration ou la situation dans la résidence souligne leur affectation résidentielle. L'un situé à l'arrière des immeubles, dans la partie extérieure au quartier, adopte la forme d'un cercle refermé sur lui-même et ouvert sur la résidence, calquée sur l'architecture des couronnes de box qui ornent le pied de certains choux. L'autre s'inscrit de part et d'autres d'une rue en cul-de-sac débouchant sur l'îlot des trois immeubles de la Lutèce. Ces parkings, appropriés par les voitures des résidents, sont soumis à la réglementation qui s'applique sur la voie publique, laquelle sanctionne au moyen de contraventions un stationnement d'autant plus anarchique que l'offre en matière de stationnement est insuffisante.

Des emplacements achetés, espaces privés dans un espace commun

La résidence du Grand Pavois dispose, en plus de son parking en sous-sol, d'une cinquantaine de places privées, pour 125 appartements, disposées en épis le long du pied de l'immeuble. Visibles depuis la fenêtre de la barre dont elles soulignent la courbe, elles donnent sur les

portes d'entrée de service devenues par l'usage, portes principales. Celles-ci, qui étaient vendues avec l'appartement, font l'objet d'une très forte demande, en raison du manque chronique de places. Monsieur Daune, installé dans l'immeuble depuis 20 ans, a profité de son statut d'ancien résident pour en acquérir une. " *L'occasion s'est présentée, on l'a saisie, on l'a acheté pour ça, c'est devenu infernal, tous les soirs on tourne en rond, on tourne en rond. C'était un appartement au-dessus on le connaissait bien, on lui a dit, vous nous laissez le parking. On lui a demandé de nous laissez le parking, de nous le vendre et de vendre le reste sans parking. Parce qu'on le connaissait sinon il n'y en a pas à vendre* ". Ces places, très recherchées par les résidents, sont régulièrement squattées, du fait de leur situation en bordure de la rue et à proximité des trois équipements importants que sont à l'entrée du quartier, l'université, la Galerie commerciale et le Palais de Justice. Les étudiants, faute de places suffisantes dans le parking qui leur est attribué au-dessous de l'université, n'hésitent en particulier pas à s'y garer, de même les clients du centre commercial les choisissent pour leur commodité et leur proximité des lieux où ils font leurs courses de préférence au parking créé à leur attention sur la toiture du centre commercial. Aussi, les propriétaires sont-ils continuellement amenés à faire valoir leurs droits auprès de cette population quelque peu hostile à conférer à cette portion d'espace accolée à la voie publique le statut de propriété privé. Ces emplacements, en outre, sont difficiles à dissocier des aires de stationnement publiques disposées en épis le long de la voie limitrophe.

Le non respect de la propriété privée est régulièrement mis en avant dans la pétition qu'ont adressé les habitants à la mairie pour prendre en main la question du stationnement de la résidence. Il mobilise une bonne partie des propriétaires du Grand Pavois, que ceux-ci soient ou non directement concernés par la question. Ainsi trouve t'on écrit en guise de commentaire sur la feuille d'un des signataires de la pétition : " *N'étant pas possesseur de parking, ne suis pas directement concerné. Suis cependant solidaire car il est intolérable que l'on en respecte pas la propriété privée".*

La police, régulièrement sommée par les propriétaires de sanctionner le stationnement illicite fait, elle, la sourde oreille, toute occupée qu'elle est à d'autres tâches. Car ici comme ailleurs, le respect du stationnement et du code de la route, conformément aux directives du Ministère de l'intérieur, passe bien après la lutte contre de plus graves délits, que peuvent être, l'insécurité routière ou la délinquance, nous rapporte le commissaire de Créteil. Selon un habitant, l'occupation illicite, passible de contraventions, est renvoyée à la loi appliquée sur les places publiques, qui tend à se limiter à sanctionner le stationnement de trop longue durée.

" *Le problème qui se pose à ces propriétaires,* nous dit l'un d'eux, *c'est que ce sont des places privées donc les propriétaires payent des impôts locaux, ils payent des charges dessus et ils ont pas le bénéfice de la place. Ca pose donc des problèmes, on a jamais notre place. Pourquoi alors paye t-on des impôts locaux ? Ce qui me surprend beaucoup, et ça, ça peut peut-être vous intéresser, je n'en sais rien, c'est qu'on ne peut strictement rien faire. Je suis passé au commissariat pour demander qu'est ce qu'on pouvait faire. Ce sont des places privées, elles sont prises par d'autres qui ne veulent pas partir. On leur fait la remarque, ils disent non, on reste là. C'est quand même surprenant, parce que imaginez que ce soit un garage, un box, ouvert, on le voit, on met sa voiture dedans et puis on s'en va, ça choquerait quand même ! Ce*

qu'il faut savoir, c'est que là, on n'est pas couvert, c'est tout. Mais ça ne choque personne, je trouve ça surprenant, il y a des mesures à prendre pour faire respecter la propriété privée même si ce sont des places extérieures. La police est là pour réagir. La police dit qu'on ne peut rien faire. Si la personne reste longtemps, venez me le dire, m'a t-on répondu au commissariat, car rester longtemps sur un parking, ce n'est pas normal.Mais si, il s'agit d'une demi-heure, une heure… ".

Les altercations de fait sont fréquentes entre les propriétaires et leurs emprunteurs de places. Mais la police, dans ce cas-là, se soucie plus de l'atteinte à la personne qu'à celle du bien " immatériel " que paraît être la place de parking. La voiture, elle-même, couverte contre un large éventail de délits ,- des dégradations jusqu'au vol - serait mieux protégée. " *Si on discute avec la personne,* nous explique t-on encore, *et qu'elle veut rester on peut rien faire parce que si vous la toucher, la pousser, vous êtes en tort. Si vous abîmez la voiture, vous êtes en tort, vous ne pouvez rien faire. Parce que je suis allé voir une fois au commissariat c'est tout ".*

Certaines places de parking avaient été protégées au fil du temps par des blocs-parking, dont l'efficacité, au regard du nombre important de ceux aujourd'hui cassés, n'est pas forcément avérée. Dernièrement, une poignée de propriétaires s'est réunie pour acheter des blocs-parkings plus résistants et se partager les frais de l'investissement. Le syndic, de son côté, aurait mis du temps à lancer l'opération. Aux propriétaires qui le harcelaient, celui-ci aurait argué du fait que ces emplacements, espaces privés et propriétés d'individus, sortaient de ses domaines d'attributions.

Des couronnes de box extérieures, à la confluence de plusieurs flux

Les couronnes de box, à Créteil, au nombre de 10, sont privées. Celles-ci, dont la forme circulaire, se veut en harmonie avec l'architecture ronde des tours, se distinguent de par leur taille, leur disposition par rapport aux immeubles auxquelles elles sont plus ou moins accolées, et leur mode d'affectation ou de gestion.

Trois couronnes à Créteil, de taille réduite, sont étroitement connectées aux bâtiments qu'elles desservent. L'îlot des trois choux de la copropriété plus particulièrement étudiée est ainsi constitué des deux immeubles donnant sur la rue (5 et 7 boulevard Picasso) ainsi que d'un immeuble appartenant aux employés de la poste (aujourd'hui propriété de la SEM), reliés entre eux par une couronne de box. La couronne de box, placée au rez-de-chaussée de ces 3 immeubles, participe ici de l'architecture des bâtiments dont elle suit la forme. Gérée par le gardien de l'immeuble du 5 boulevard Picasso, elle est accessible depuis l'intérieur de chacun des bâtiments, par l'ascenseur qui, en descendant jusqu'à l'étage des box, permet de les relier directement à l'appartement sans passer par le hall d'entrée. Ces box sont appréciés pour leur proximité avec l'appartement et leur imbrication à l'architecture tendant à en faire des espaces privés clairement identifiés. " *J'ai la chance d'avoir un box dans la couronne,* estime Madame

Jacky.*Je ne suis pas touché par les problèmes de stationnement. L'appartement, je l'ai acheté à ma soeur qui l'avait acheté sur plan. Elle a été la deuxième de l'immeuble à s'installer. Donc évidemment, elle a choisi son box. Parce qu'il y a des gens qui se plaignent par rapport aux box, ils le trouvent trop loin et se garent n'importe où. Iil faut dire que quant on revient des courses, c'est bien pratique. Quand je sors de mon box, j'ai dix mètres à faire. J'ai une porte qui rentre directement dans l'immeuble, au sous-sol*, *Il n'y a que cette couronne qui fait vraiment partie, de la copropriété. Il est à la copropriété parce qu'il est commun*. "

Les autres couronnes, installées au sein de l'espace public au carrefour de plusieurs résidences desservent plusieurs groupes d'immeubles. Au sud du site, dans le parc HLM, les deux immeubles de la Lutèce se partagent la propriété avec la SOGHIM de la couronne E 3, située à l'arrière des immeubles de ces deux organismes de logement locatifs. Abritant plusieurs box au sein d'un bâtiment circulaire fermé, cette dernière est formée de deux rangées ou anneaux de box. Au gardien de la Lutèce, revient la charge de s'occuper de l'attribution des box de l'anneau le plus extérieur (47 parkings pour 123 appartements), la gestion du deuxième anneau relevant de la responsabilité du gardien de la SOGHIM. Ce qui se passe dans l'anneau de l'un n'intéresse pas l'autre, nous dit le gardien de la Lutèce, quelque peu agacé lorsque que nous passons devant un box vide et ouvert alors que lui se trouve confronté à une demande de box auquel il ne peut répondre.
Au nord du site, les deux autres grandes couronnes F et I, mises à la disposition des copropriétaires, sont entretenues par le gardien de la copropriété du 13 Boulevard Picasso. La couronne I est attribuée aux immeubles qui constituent à l'Est, la copropriété des trois choux situés aux numéros 13 et 11 du boulevard Picasso. La couronne F placée entre cette copropriété et l'ensemble résidentiel que forme l'autre copropriété - les trois choux étudiés, aux numéros 5 et7 du boulevard Pablo Picasso - est réservée aux habitants de ces deux ensembles résidentiels.

A Créteil, où le manque de places est chronique, les box sont d'une manière générale convoités, par ceux tout au moins, qui ont les moyens de s'en payer. Leur coût, à l'achat, ne cesse d'augmenter. Le box vendu à 30 000 francs il y a quelques années peut être acquis aujourd'hui à 9000 euros. La location est à 50 euros ce qui sur la facture d'un logement HLM n'est pas à la portée de tous. Mais ce qu'on se dispute là, tous les habitants le relèvent, c'est un bien, une propriété, qui, le terme est d'une résidente (Madame Demus) " *tombe en ruine* ". Il nécessite, de l'avis de tous, d'être complètement refait, une décision qui se heurte aux moyens réduits des propriétaires pas toujours très fortunés dans les choux, en somme, et à la tyrannie du grand nombre qui fait que l'acceptation des travaux est soumise à l'accord du nombre considérable de propriétaires de box : l'ensemble des box fait l'objet d'une association spécifique de copropriétaires, distincte des deux associations de propriétaires qui se partagent la gestion des immeubles. La réfection des box (étanchéité et maçonnerie) a été toutefois programmée cette année, en raison des 30 % de réduction offert sur les travaux réalisés à l'occasion et durant le temps de la réhabilitation du quartier.
Il est à remarquer que le box, selon Monsieur Rosenwald de l'APSAD (Fédération Nationale des Assureurs), n'offrirait pas selon leurs études, de garanties suffisantes contre le vol. Il offre

cependant à toutes les personnes interrogées, l'intérêt de ne pas avoir à tourner longtemps le soir lorsqu'il s'agit de trouver une place pour se garer. A Créteil, plusieurs ont l'avantage d'être, tout au moins, nettement visibles d'un grand nombre de fenêtres. Les petites couronnes intégrées à l'architecture sont dominées par les fenêtres des trois immeubles de 14 étages à qui elles sont affectées. B7 l'est, elle, par celles des deux immeubles qu'elle dessert, mais aussi par plusieurs rangées de fenêtres du Grand Pavois qui lui est limitrophe. Elle est également utilisée par des habitants extérieurs à la copropriété : Les habitants notamment, ceux du Grand Pavois, dont les fenêtres surplombent la couronne, y ont tantôt loué, tantôt acheté, un box.

L'entrée des box figure au nombre des grands points de congestion du quartier. De fait, dans un quartier où la circulation automobile est réduite, ceux-ci font l'objet d'un stationnement anarchique, nombre de personnes n'hésitant pas à se garer, le long de la rampe d'accès menant aux différentes couronnes. Beaucoup d'habitants se plaignent du stationnement sauvage qui les empêche d'accéder à leur parking. Madame Jacky pointe l'exemple de la double couronne C et D où le problème est particulièrement aigu " *Là, il y a souvent des gens qui se mettent dans l'entrée et les gens peuvent plus circuler pour sortir. Les gens se garent le long de la couronne de box, il y a une entrée qui doit faire la place de deux voitures, ils se mettent là, les gens veulent rentrer ou tourner ils ont du mal à passer. Les gens se mettent sur le bord, mais ça gêne la circulation* ". Cette couronne double, attribuées aux deux choux du 5 et 7 boulevard Picasso, est traversée, de fait, par le boulevard Picasso, seule voie circulée qui innerve, à la manière d'une rocade l'ensemble du quartier. Celle-ci hérite notamment des voitures des parents, qui sur le coup des 16H30, heure de la sortie des classes, ou 18 H, heure de la fin de l'étude, viennent chercher leurs enfants à l'école Charles Péguy, un horaire qui coïncide avec le retour de certains résidents. Les habitants des choux HLM de l'Immobilière Familiale limitrophe dont le parking, à l'intérieur d'un des immeubles (appelé le petit chou), non occupé pour cause de trafics, a été réhabilité avec des box en nombre insuffisant et parfois trop cher, l'ont également choisi comme lieu de stationnement.

La réhabilitation du quartier loin d'améliorer la situation aurait de l'avis des habitants accentué la congestion de cet espace. Ce boulevard fut, au niveau des deux couronnes, fermé à la circulation automobile, à la suite d'un accident de voiture survenu à un enfant, après avoir été ouvert à nouveau à la demande des habitants soucieux d'accéder plus facilement à leur box, il est à nouveau interdit à la circulation automobile. Le tracé du nouveau cheminement le Mail des Mèches, une allée piétonne, destinée autant à raccorder le quartier au reste de la ville, qu'à lui donner un air calme et résidentiel, passe entre les deux couronnes de box. Il tend, dans une certaine mesure, à dissocier l'immeuble des 5 et 7 boulevard Picasso de leurs couronnes de box, forçant ainsi les gens à entrer par un côté du quartier, de manière à emprunter le bout de boulevard les menant au pied de l'immeuble, pour y déposer leur course, puis à en sortir, ceci fait, pour rentrer par l'autre côté du quartier et emprunter l'autre bout du boulevard, donnant sur les box. Ceci, ainsi que la difficulté d'entrer et sortir sans heurter les voitures stationnées, en fait un espace désaffecté, et ce, alors que la demande de box est importante. Seuls une dizaine de box y sont occupés sur le total de 38 qu'elles abritent.

Les espaces convertis au stationnement

Le stationnement anarchique touche autant les immeubles en copropriété que le parc HLM. Les parkings aux pieds des barres, sursaturés, abritent beaucoup plus de voitures qu'ils ne sont censés en contenir. A La Lutèce, on se gare en double file, on travestit le milieu de la voie en aire de stationnement spontané. Les espaces qui ornementent les parkings, en bordure de l'immeuble Degas, ne font pas l'objet d'un plus grand respect que la pelouse, plantée, au centre de la couronne I des copropriétaires. La voiture accapare l'espace au-dessous des fenêtres, et ce, quelque soit, son statut, sa forme ou son affectation : propriété de la résidence, parking privé de l'équipement limitrophe, portions de rue le long desquelles sont alignées les immeubles.

L'architecte chargé à Créteil de réhabiliter les espaces extérieurs s'est attaché à formaliser le stationnement non autorisé le long de l'avenue Pablo Picasso, ce qui, au final, s'est traduit par une réduction du nombre des places susceptibles d'être occupées. Tous les habitants s'en plaignent. " *Avec la réhabilitation du quartier*, explique Madame Jacky*, ils ont ajouté des places sur le papier, en réalité il y en a moins car il y a plus de parking sauvage que de parking vraiment délimité* ". La longueur de la place, normalisée, est imposée à 6m de manière à ne pas entraver les manoeuvres des autres automobilistes. Dans la pratique, nous dit cet habitant, la place peut contenir deux voitures sans pour autant entraver la circulation.

L'îlot Jupiter à Aulnay s'est annexé, pour subvenir aux besoins insuffisamment satisfaits par le parking semi enterré qui clôt la résidence, la portion de voie le long de laquelle elle est alignée.La réhabilitation a pris en compte cet usage en créant au centre de l'avenue, un terre-plein piétonnier le long duquel les voitures sont autorisées à stationner, doublant ainsi le nombre de places, autrefois limitées aux deux côtés de la voie. Elle n'a cependant répondu que partiellement à l'exigence des habitants de garer sous leurs fenêtres, lesquels considèrent le nombre de places encore insuffisant. Le parking de la bibliothèque placé sous les fenêtres d'un des immeubles de l'îlot Jupiter, clôturé après la réhabilitation par une barrière, est aujourd'hui vide pour les trois quarts depuis que les voitures des locataires n'y ont plus droit d'accès.
Le parti qui vise, à Créteil comme à Aulnay, à rendre à leurs usagers légaux, les parkings des équipements publics squattés par le stationnement résidentiel suscite à Aulnay comme à Créteil l'indignation générale. Les habitants de la résidence du Grand Pavois, dotée donc d'un parking en sous-sol, et d'un nombre de places privées limitées aux pieds de l'immeuble, ont fait leur depuis de longue date la dalle du parking du centre commercial, visible depuis leur bâtiment ; une dalle dont ils se partagent l'usage avec les choux des 5 et 7 boulevard Picasso, dont les fenêtres donnent également au-dessus. Gratuit à l'origine, ce parking, après la réhabilitation du centre commercial, a été rendu payant la journée, samedi et dimanche compris, les habitants conservant le droit de s'y garer gratuitement la nuit. Ce qui soulève la colère des habitants, lesquels s'indignent de devoir payer le droit d'y stationner alors que le parking au-dessus de la galerie marchande est peu fréquenté, et que les parkings du bas sont " surpeuplés " . La plupart des commerçants et des clients n'y stationnent pas, préférant, au parking surélevé, les aires

alignées le long de la rue, proches des magasins. De fait, ces aires de stationnement convoitées également par les étudiants, font l'objet d'un stationnement anarchique, des voitures s'y garent en permanence, en double file, sur le passage piéton, les places handicapées mais aussi les places privées. Aussi les habitants du Grand Pavois ont-ils lancé une pétition auprès de la mairie, afin de demander l'autorisation de pouvoir bénéficier d'une carte de résidents leur permettant de garer gratuitement sur le parking au-dessus de la galerie. Monsieur X rappelle, dans la case réservée aux suggestions, l'ambiguïté du statut de cette dalle, destinée, dans les plans d'origine, servir autant le centre commercial que les immeubles à son pourtour " *Le seul accès en voiture à mon domicile qui est aussi celui qui porte mon adresse (souligné par lui) étant situé sur le parking, il m'apparaît tout à fait ubuesque de ne pas pouvoir stationner librement et gratuitement sur ce parking qui n'est en permanence occupé qu'aux trois quarts*. "
Rappelons que l'imbrication des voies, passerelles piétonnes et dalles, était au coeur d'une réflexion, qui dans les années 70 tendait à bousculer le statut des espaces, la notion du public et du privé. La presse vantait même, à Créteil, le réseau de passerelles qui, en reliant un quartier à un autre, engendrait un réseau très complexe de circulations : le dessus d'une maternelle se voulait servir de cheminement pour les piétons, qui, en sortant du parking silos, pouvaient emprunter le sous-sol d'un bâtiment, traverser une brasserie pour finalement ressortir sur une place. La dalle du grand Pavois avait à l'époque la triple fonction de toiture (celle du centre commercial), parking et voie de passage pour les habitants du Grand Pavois, pouvant eux même emprunter la passerelle, leur permettant de franchir l'avenue très passante du Général de Gaulle, en passant sur le toit du parking du quartier de la Levrière.
Pour l'heure, seuls les habitants des cages d'escalier situées au milieu du bâtiment en forme de S au dessus de l'entrée du parking, et qui n'ont pas d'accès au parking extérieur, ont obtenu de la mairie le droit se garer gratuitement et de conserver ce qui à l'origine n'était pas un privilège, puisqu'il participait des usages escomptés par l'urbanisme.

2. UNE INADAPTATION ENTRE L'OFFRE ET LA DEMANDE

Des différences d'appréciation sur la valeur accordée à la place de stationnement : les habitants d'un côté ; les acteurs de la réhabilitation de l'autre

La voiture est gourmande. Elle a besoin de nettement plus d'espace que, celui, qui lui fut alloué à l'origine et lui est encore consenti. Le stationnement résidentiel, encore mal identifié, mal mesuré, fait figure, selon Orfeuil, de parent pauvre de la statistique. On se heurte, en outre, à une méconnaissance totale de ses usages. Pour plusieurs architectes et urbanistes rencontrés, le faible taux de motorisation que l'on trouve dans certains quartiers laisse à penser qu'il faut une place par voiture. Il convient, entend-on souvent, de rendre plus attractifs les parkings existants.

La gratuité du parking de la galerie commerciale du Grand Pavois est demandée pour le stationnement de la deuxième voiture, les habitants l'expriment clairement dans la pétition, la première trouvant place dans le parking en sous-sol gardé. Dans cette résidence de plus grand

luxe l'on mentionne souvent deux ou trois voitures par ménages. Aux 3000, le taux de motorisation de 1, 13 pour l'ensemble des logements collectifs est inférieur à celui des deux zones pavillonnaires limitrophes, où il est de 1, 5. Une donnée bien abstraite qui ne doit pas faire oublier que si certains habitants faute de moyens n'ont pas de voitures, d'autres en ont plusieurs. Pour nous démontrer l'insuffisance du nombre de places à Aulnay, un médiateur interrogé, compte le nombre d'enfant d'une famille qu'il connaît. La voiture, liée au degré d'urbanisation, comme le dit Jean-Loup Madre (1993), est une histoire d'argent. Mais à revenu égal, les jeunes sont plus motorisés que les populations âgées. Ici, dans les quartiers nord ou la population est en moyenne beaucoup plus jeune que celle des quartiers sud de la ville, la voiture est tout particulièrement le bien des fils de la famille. Selon nos entretiens, l'argent serait dépensé en moyenne pour les vêtements et le " Mac Do ". Ensuite on tendrait à économiser en vue de l'achat d'une voiture. Le parking Degas, abrite dans la ligne d'horizon de fenêtre les différentes voitures d'un même appartement. " *Les voitures d'une même famille sont de préférence garées ensemble sous le logement* ", nous explique un jeune algérien dont la famille, là encore, compte autant de voitures qu'il a de frères. Ce qui veut dire dans le cas présent, trois voitures pour trois frères : l'une garée dans la place de parking autorisé, les autres, à côté, l'une sur la pelouse, l'autre transversalement à la première de manière à ne pas gêner le passage des autres automobiles.

La taille des places de parkings, par mesure d'économie, est réduite ce qui n'est pas toujours à la convenance de tous. Doté d'un box dans le parking de la Lutèce, cet homme serrurier ne peut y accéder, car la hauteur de sa camionnette dépasse celle de l'entrée ; il est obligé de garer dehors. Le parking explique, le gardien, n'est pas fait pour ce type de véhicule. Au regard du nombre impressionnant de " Trafic ", camionnettes et autres types de camions agglutinés sur les pourtours des immeubles, nous serions tentés de dire plutôt qu'il n'est pas adapté à ses usagers. Camionneurs, serruriers, employés dans le bâtiment, vendeurs de fruit et légumes dans les marchés constituent une profession fréquemment rencontrée. Monsieur Thibault à Créteil, lui-même employé chez un serrurier s'en prend aux voitures de fonctions, ces fameux camions et camionnettes : elles n'ont qu'à rester, comme celle qu'il utilise également lui-même, sur le lieu du travail ! Lui s'inscrit dans la catégorie des privilégiés : avec sa femme, et ses deux enfants majeurs mariés et indépendants il a les moyens de se payer un véhicule personnel, ce qui n'est pas le cas de tous. Dans le cas de ce couple vietnamien, de Madame Bony et de Monsieur Rachid, vendeurs de fruit et légumes ou de boissons et sandwiches dans les marchés, la voiture, utilisée autant pour le transport que comme lieu de vente,permet d'exercer un travail à son compte.

Le parking est pensé à l'économie. A Créteil, Mme Pali, 80 ans, a eu son permis tardivement au même titre que Madame Zora : 40 ans. Monsieur Rachel a eu sa première voiture à 50 ans. Conduire est un plaisir et souvent une nécessité pour ces gens, relativement nombreux dans les deux quartiers – pères de famille ou femmes immigrés- qui apprennent tardivement à conduire ; mais la conduite nécessite de la concentration et ne se fait pas sans stress pour " ces vieux-jeunes conducteurs. " " *Il est interdit de parler dans la voiture tellement il est angoissé "* dit

Madame Rachel à propos de son mari. L'inquiétude se retrouve au niveau du parking. Peu concernée par les problèmes de stationnement, car elle est dotée d'un box dans la couronne limitrophe de son immeuble, Madame Pali est, cependant, dans l'angoisse chaque fois qu'elle prend sa voiture en raison de l'exiguïté de l'espace concédé à la voiture. Sortir ou entrer dans son box accolé aux autres box est un véritable calvaire, tant l'espace laissé libre au centre des couronnes, disposant les box les uns à côtés des autres, est réduit et peu propice aux manœuvres. Sa grande peur est d'emboutir ou de rayer sa voiture ou celle des autres, chaque sortie ou rentrée de voiture équivaut à une cérémonie : on fait tout son possible pour que la place soit libre et pour pouvoir bénéficier de l'espace qui nous est imparti, on fait quelques signes au voisin pour susciter sa patience et ce faisant son indulgence. Mme Pali très loquace sur les trucs auxquels il faut avoir recours se fait historienne *: " les voitures sont de plus en plus larges. Je ne sais pas si vous avez remarqué, avec les rétroviseurs latéraux, ça prend une place extraordinaire ; alors pour rentrer, j'ai peut-être 50 centimètres de chaque côté mais comme je ne suis pas au milieu, forcément à un centimètre près, je rentre avec mon rétroviseur. Evidemment, je peux le rabattre, mais ça me gène beaucoup pour ressortir après, alors j'aime autant avoir les 2 rétroviseurs ouverts; quelque fois, j'ai un centimètre pour rentrer la voiture, en en laissant 10 de l'autre coté c'est ce qu'il y a de plus pratique d'ailleurs, mais c'est vraiment difficile. L'embêtant c'est quand il y a une voiture au milieu, il faut sortir tout droit dans ces cas là, vous pouvez pas manœuvrer à l 'intérieur du garage pour avoir un angle plus favorable. Donc, il faut sortir tout droit et s'il y a une voiture qui est garée plus près que la longueur de ma voiture, je ne peux pas sortir, si c'est relativement près, je ne peux pas. Alors c'est là ,il faut trouver le propriétaire. Alors il y a toute une série de trucs, je me rappelle, il y avait des voisins qui s garaient devant leur box, carrément, ils serraient bien, de manière à laisser la place à droite et à gauche, alors là, j'ai trouvé autre chose, je leur ai dit, moi je suis très maladroite, je vais essayez de pas rayer la voiture ou de pas faire des trucs comme ça, mais je vous promet rien , alors là, j'ai eu ma place. "* Au sujet de Monsieur Thibault, qui se plaint d'avoir du mal à accéder à son box, en raison des voitures garées de part et d'autre de l'entrée de la couronne, Monsieur Queiré et Madame Cordé plaisantent *: il faut dire que lui-même il est aussi gros que sa BM ! "*

Tout le monde, loin de là, ne gare pas sa voiture dans le box, où sont entassés, c'est selon, les laits du bébé et les vivres de la maison, les outils ou les vieux meubles. Dans la rue qui sépare la cité Jupiter du parking du pavillonnaire, cet homme a recours à une place devant sa maison, le garage servant de lieu de stockage pour le lait du bébé et autres aliments. La voiture, en outre, peut s'octroyer, à elle seule, deux places : le box d'une part mais aussi un emplacement au dehors. Selon, une urbaniste du GPU d'Aulnay, la place de la nuit peut ne pas correspondre à celle du jour. La nuit, la voiture stationnée un peu plus loin, a vocation à pouvoir être vue de sa fenêtre. La journée, on cherchera à garer sa voiture, ce qui est rendu possible par un nombre moins important de voitures, au plus près de l'entrée de son immeuble : il s'agit d'éviter des allées et venues fréquentes et une marche prolongée entre son appartement et l'automobile. Parmi ceux, disposant d'une voiture, nombreux sont ceux, à l'utiliser, de manière impulsive, ou

pour le moindre déplacement : l'achat des cigarettes dans le bureau de tabac voisin aux dires, de cet employé à Aulnay d'une tartinerie. Mr Olga, utilise sa voiture non pas pour se rendre au travail, mais très fréquemment, lorsque l'après midi il est chez lui, pour aller, dans un autre endroit de Créteil, au sport ou rencontrer familles et amis qu'il a notamment au Grand ensemble Montmesly.

" *Le stationnement anarchique le long de la voie Pablo Picasso "*, s'énerve un employé de la SEMAEST, société d'économie mixte à qui revient la réalisation des travaux de réhabilitation, *est due à des gens déjà dotés d'un box.* C'est encore le cas de Madame Louisa, propriétaire d'un appartement au 7 Pablo Picasso, qui utilise pour sa voiture deux places de stationnement : la voiture dont elle se sert peu la semaine, car elle se rend au travail en métro, dort tous les jours de la semaine dans son box ; le samedi et le dimanche, le véhicule utilisé pour les courses ou " se promener " gare dehors, soit le long de la rue, où le stationnement n'est pas forcément autorisé, ou sur le parking de la galerie marchande tout au moins lorsque celui-ci était gratuit.

La pratique du stationnement répond en somme à une certaine temporalité. Les parkings vides la journée, sont saturés le soir et le week-end, et ce, d'autant plus, que l'un et l'autre site bénéficient de la présence de commerces (marché à Aulnay, galerie marchande à Créteil) générant un surplus de voitures stationnées. Leur occupation varie selon les saisons. L'été, la voiture, comme ses propriétaires, femmes, enfants, jeunes et mécaniciens, spontanément, profiterait de l'air libre. C'est en tout cas ce que Monsieur Daune ressent. " *On sait que les voitures sont plus facilement dehors l'été. L'été, on est plus facilement dehors et l'hiver plus facilement dedans. Il y en a qui le constatent, ils le disent, je ne sais, si ils ont vérifié et relevé les chiffres, mais, c'est certainement vrai.* "

L'hospitalité, enfin, commence sur le parking. Le parking sert la voiture des ménages mais aussi celles des invités. La gratuité du parking de la galerie commerçante est demandée pour le dimanche, jour où l'on reçoit famille et amis ; l'argument est écrit noir sur blanc par plusieurs pétitionnaires du Grand Pavois et revient nombre de fois dans nos entretiens. Le projet de créer un City Stade (stade de football) en lieu et place du parking inutilisé Paul Cézanne aux 3000, a fait l'objet d'un petit questionnaire auprès des habitants. Si les 12, 25 ans sont favorables à grande majorité, 42 % des 100 personnes interrogées, estiment que le stationnement est non seulement bien utilisé, mais indispensable ; Les habitants expliquent en effet que les parkings qui ne sont souvent certes pas utilisés la semaine, accueillent beaucoup de véhicules les jours de marché (mardi, vendredi, dimanche matin) et les week-end pendant lesquels les habitants reçoivent beaucoup de visiteurs. Notons encore, que l'habitant non motorisé s'avère aussi parfois concerné par les questions se référant au parking, susceptible d'accueillir la voiture des invités. Ce couple de retraité se plaint de la mauvaise impression que peut procurer au visiteur l'insuffisance de place de parkings : d'autant disent ils, que les voitures qui appartiennent aux habitants des 3000, seraient nettement moins vandalisées que les autres, sytématiquement visitées. Aussi l'insécurité qui pèse plus particulièrement sur la voiture de l'invité, participe de

l'image dégradante de la cité, accroîtrait elle le stigmate d'habiter en cité ? C'est en tout ce que nous dit cet homme, dont la voiture du cousin vient d'être visitée. Cet autre couple se livre à un petit manège le dimanche quand ils reçoivent leurs enfants et petits-enfants ou autres invités. Très tôt le matin, le mari installe sa voiture, qui dort dans un box, sur la place la plus en vue de la fenêtre de manière à ce qu'elle soit réservée, l'heure du midi, à ses visiteurs.

La question du parking mobilise autant l'habitant en HLM que l'habitant propriétaire. Au Grand Pavois, celui-ci a multiplié les moyens d'actions : courrier adressé au service voirie, non suivi de réponse se plaint-on, appels téléphoniques poursuivis dans le labyrinthe des services administratifs, lettre adressée en désespoir de cause au député-maire, pétition (la moitié des habitants l'ont signé) faite à l'initiative de l'un, surpris qu'un autre s'apprêtait à faire de même. A la Lutèce, mais aussi, à Aulnay, au service voirie de la ville ou chez le bailleur les Logements Familiaux, nombre de plaintes reçues ont trait à cette question. Monsieur Gruau président de l'amicale du chou géré par l'Immobilière Familiale, nous reçoit, chiffres et plans à l'appui, certains dessinés de sa propre main, pour étayer son propos. Lui même n'est pas propriétaire de voiture, mais n'en demeure pas moins très impliqué sur le sujet, qu'il aborde à l'échelle du quartier par delà les problèmes qui affecte son seul bâtiment. Le sujet est constamment mis en avant dans les lieux d'expression offerts aux résidents - les comités de quartiers à Créteil, les réunions destinés à présenter les réhabilitations auxquels nous avons participé dans les deux quartiers – Il serait, se souvient l'ancien directeur du GPU, l'un des rares sujets, par delà l'inquiétude du surcoût de telles opérations, pour lequel la population prend facilement la parole. Dès notre première incursion à Créteil, menée dans le cadre d'une " visite organisée " destinée à présenter aux habitants les projets de " résidentialisation " des pieds d'immeuble, nous voilà dans le vif du sujet : notre déambulation est perturbée par l'invective d'un habitant prenant à parti l'élu, les techniciens divers, architectes, service voirie, offices HLM présents. Cet habitant, exaspéré de ne trouver, à se garer, les assaille d'un " *Vous ferez mieux de vous occuper du problème de stationnement !* " Un chercheur à qui nous présentions notre sujet, s'est dit, lui même agacé par l'omniprésence du sujet – le stationnement revenait sans cesse dans ses enquêtes menées dans les quartiers, alors que ce n'était pas son objet.

Ce que stationner veut dire ? Des usages non escomptés

En bref, la question du parking est au cœur d'un dialogue difficile, voire même, serions nous tentés de dire, d'une incompréhension persistante entre les acteurs de la réhabilitation et les habitants. Même si celle-ci est évidemment difficile à résoudre, et que les impératifs écologiques sont à l'ordre du jour, l'installation du tri collectif, se fait, au grand dam de la population, au détriment du parking, qui, c'est normal, accueille l'objet polluant par excellence qu'est la voiture. Les espaces poubelles, logés hier dans des locaux spécifiques à l'intérieur de l'immeuble, sont installés à Créteil à l'emplacement de parkings et places de stationnement, entraînant la suppression d'un certain nombre de places de stationnement, ce que n'omettent pas de faire remarquer les habitants, aux réunions du comité de quartiers ou dans nos entretiens.

Les représentations et l'image que se font parfois les acteurs institutionnels de la voiture pourraient bien jouer en défaveur du nombre de places de stationnement. La voiture est un objet de luxe, qui, comme tout objet de luxe, serait, en vertu de l'acception courante, dénoncée par Lipoveski, l'affaire des seuls nantis. L'habitant HLM, entend-on souvent, devrait dépenser son argent autrement que dans les objets de consommation, que sont la voiture, je l'ai entendu, tout autant que pour les dernières chaussures Nike, et les objets de haute technologie, IFI, etc. Maurice Chevallier (2003) remarque, dans les quartiers HLM lyonnais qu'il étudie, que l'attachement à la voiture des populations à faibles revenus les oppose aux travailleurs sociaux qui cherchent à les convaincre de renoncer à la voiture compte tenu de leurs moyens financiers. "*Sa possession constitue "un non-dit" ou quelque chose d'inavouable et peut être culpabilisant, "des automobilistes pauvres" venant demander une aide à des travailleurs sociaux et craignant le reproche d'avoir une voiture alors que leurs moyens financiers ne le leur permettent pas* ". Pour Martine Chaubin d'un centre social intercommunal : juger ainsi le comportement de la population, encline parfois à se doter de voiture de marques supérieures à leur budget, constitue, pour les intervenants dans les quartiers, un moyen de marquer une distance avec cette population. Il est vrai que nombre d'acteurs sociaux interrogés à Créteil, à Aulnay et en d'autres sites lors d'enquêtes exploratoires, finissaient toujours par s'en référer à eux-mêmes, en rappelant que leurs voitures étaient nettement moins belles que celles des habitants pour lesquels ils cherchaient, emploi ou aide sociale. Si distance, il y a, celle-ci peut se manifester par la fonction institutionnelle qu'ils remplissent ou par le fait que la vieille voiture, constitue, du point de vue du plus nanti, un moyen de distinction : elle permet, de revéler " l'intello " ou le nanti, par opposition au parvenu ou à celui qui veut exagérer son rôle. Les propriétaires, dotés de vieille voiture, en plaisantent toujours, voir en sont fiers, ce qui n'est jamais le cas des locataires, toujours un peu gênés. Quelle qu'en soit la raison, cette acceptation se retrouve sur le parking. Et l'employé, à la Semaest, chargé de s'occuper des relations avec la population de s'étonner que l'on puisse, dans le quartier, exiger une place de parking pour la quatrième voiture de la famille. A Créteil, messieurs Baude et Baugrand se sont vu, opposés à leurs revendications, leur condition sociale : dotés de plusieurs voitures, ils pouvaient bien se payer le coût de leur stationnement. Ainsi le rapporte Monsieur Baude : *" En gros, on pouvait payer, en gros, vous avez rien à dire, vous avez qu'à payer le* parking, " *L'autre fois Ducan* (l'élu représentant le comité de quartier*) était pas loin de dire ça, la dernière fois que j'ai fait l'exposé , il l'a même à moitié dit, vous payez une heure, deux heures, c'est pas grave pour payer l'entretien vous pouvez payer. Mais ici on est pas à Paris , on est en banlieue, avec des parcmètres devant. Je trouve que ce n'est pas bien*. ".

Ceux qui se garent sur la voie publique mettent en avant, pour le justifier, leur contribution financière. Côté locataire comme propriétaire, on rappelle le fait que l'on paye des impôts locaux , en somme qu'on participe à l'entretien des voies, très cher, du reste, à Créteil, où il s'agit encore d'amortir la construction de la ville nouvelle des années 70 ;Du côté des pavillonnaire, également. Un homme des Perrières, zone pavillonnaire qui jouxte la cité Jupiter trouve naturel, aux regards des impôts qu'il paye, que la portion de rue, devant son pavillon,

serve à garer sa deuxième voiture. La gratuité du parking est avancée comme un enjeu : celle, en l'occurrence de la mixité sociale, politique souhaitée par les gouvernements et les bailleurs. difficile à mettre en place :

" *C'est un argument que j'avais tout au début*, nous raconte Monsieur Baude*, je ne reviens pas dessus parce que je ne veux pas mettre mal à l'aise. Mais je disais que pour habiter des quartiers comme celui-ci, il faut une mixité sociale. Si vous faites fuir les personnes qui ont deux trois voitures, parce qu' on en a marre*, p*arce que chercher 3/ 4 d'heure une place ce n'est pas très agréable, si ça devient impossible, on va aller habiter ailleurs. Or j'ai bien senti que eux disaient : " vous avez deux trois voitures, vous êtes riches en gros qu'est ce que vous faites là ? " Je l'ai un peu senti la dernière fois que j'ai évoqué cet argument là ; donc du coup je ne l'évoque plus . Mais, s'ils nous embêtent, il faut savoir, je peux aller ailleurs. Ils m'embêtent, je m'en vais. On vivait facilement ici avant, mais je peux aller ailleurs, et je trouverais ça dommage. Ce n'est pas la peine d'aller contre la mixité qui est quand même un peu conservée dans le quartier, même si du côté des choux, c'est moins riche qu'ici, où le niveau est un peu plus élevé, c'est sûr. On a de la mixité dans le quartier au moins, même si ce n'est pas dans l'immeuble. Il ne faut pas demander trop, sinon on partira. Mais je ne vais pas l'utiliser comme argument, je l'utilise plus. Ca jette un petit froid donc je ne l'utilise plus ".*

Madame Sopier nous décrit la désaffectation de la zone des box, en des termes qui ne sont pas sans évoquer l'abandon des quartiers par les classes moyennes.

Chapitre 2
Un lieu d'investissement prolongé

1. LE PARKING ATELIER

La population des bricoleurs : une présence soutenue, des profils variés

Le parking, pour des bricoleurs qui y séjournent, fait en premier lieu, office d'atelier. Il est occupé de manière plus ou moins régulière par la population diverse des bricoleurs pour qui réparer la voiture constitue un moyen, soit d'économiser les frais du garagiste, soit de se faire de l'argent.

Parmi les habitués interrogés aux " 3000 ", on peut rencontrer sur la dalle du parking de la cité Jupiter, Bilal, 40 ans, spécialisé dans la réparation des voitures de collections, aiguillé pour cela par un mécanicien professionnel non-résident et aidé…de quelques jeunes. La cité des 3000 compterait deux spécialistes de ce type. Un peu plus loin, Ahmed est accompagné de son fils. À quelques chevauchées de parking de là, cité Degas, sur les places de stationnement laissées libres au bas de l'immeuble, un mécanicien turc travaille en solitaire, à proximité de deux frères plongés sous le capot de la voiture " *d'un ami* " venu la faire réviser avant de partir en vacances. L'ami souvent est un client, dont on tient à cacher la véritable nature à nos yeux inquisiteurs. La réparation exige parfois le recours à d'autres mains : l'expert, des jeunes désoeuvrés. Le mécanicien se trouve ainsi parfois très entouré.

Cité Emmaüs, le gardien nous explique " *ce sont des pères au chômage, ils ne font rien de mal, passée la cinquantaine avec encore beaucoup d'enfants sur le dos, ils ne trouveront jamais du boulot* ", ce que confirme Monsieur Thibault à La Lutèce (Créteil), moins compréhensif à leur égard : *" c'est des gens qui travaillent sur la voiture d'untel et d'untel. En général, c'est ça. C'est pas moi, qui m'y connais pas en mécanique, qui vais démonter mon moteur. Il y en a beaucoup au chômage, ils travaillent en looser et puis voilà quoi. Ils touchent le chômage, ils touchent une partie de la réparation comme ça, ils n'ont pas besoin de travailler énormément quoi ! "*! De fait certains comme Mimoun, fréquemment sur le parking, sont assignés à résidence. Mimoun, qui se glorifie d'être sur les parkings de la Rose des Vents depuis 1973, a depuis longtemps dépassé les fins de droit. Il est âgé de 56 ans, tire parti de ses connaissances en mécanique qu'il aurait eu le temps d'affûter, vu, dit-il, qu'il en fait depuis l'âge de 10 ans. En outre, après un bref passage chez Citroën, un retrait de permis pour cause d'alcoolisme, il ne trouve plus d'emploi: une situation qu'il impute à son absence de mobilité. *" Je ne travaille pas, je suis au chômage, à chaque fois ils me radient, ils me trouvent du boulot, mais comme j'ai pas de permis, je me présente pas, ils me radient encore, mais je touche rien, j'ai pas de chômage. J'ai travaillé, après j'étais inscrit. Ils me donnaient 2000 francs, c'est rien, ils m'ont*

trouvé du boulot à perpette. J'y ai pas été, ils m'ont encore radié. Depuis 96, j'ai pas de permis. Ils m'ont trouvé, sur la route, bourré. Récidiviste j'étais, ils m'ont arrêté au moins deux fois, ils m'ont donné le maximum, mon retrait va jusqu'en février 2002 ". Quelle qu'en soit la véritable raison, l'absence de moyen de locomotion personnel constituerait, une entrave pour le retour à l'emploi : le prêt de vélo, mobylette, et depuis peu d'auto aux demandeurs d'emplois constituant depuis peu pour certaines associations un moyen de pallier les horaires des emplois peu qualifiés, gardien de nuit, agent de sécurité, caristes proposés dans les deux quartiers.

Le parking, recèle, dans tous les cas une population d'un certain âge dont la présence est quasi quotidienne : inemployés, à la retraite ou en préretraite. Les préretraités, par-delà le taux important et connu de chômeurs dans les quartiers, sont, rappelle Olivier Schwartz (1990) majoritairement des ouvriers de plus de 55 ans, la mesure des préretraites les touchant principalement. Nous en avons rencontrés plusieurs sur les parkings.

Le parking met également en présence, des actifs pour qui, la voiture permet d'augmenter un salaire. Le carrossier turc, ouvrier la semaine chez Citroën, transforme tous les soirs, la place en bas de chez lui, en " Point Carrosserie ". Il a du mal à jongler, se justifie-t-il, avec son petit salaire, le loyer de 3000 francs et les frais occasionnés par sa grande famille. Rappelons que travail précaire, horaires décalés et temps partiels, qui concernent beaucoup de la population des quartiers, donnent également du temps libre que l'on peut utiliser sur le parking : Monsieur Cami à Créteil, dont le rêve contré par le père a toujours été d'être " mécano ", se souvient du temps, aujourd'hui révolu, où il bricolait au box de son ami , un mécanicien professionnel en préretraite, les jours libres de la semaine, son travail dans le médical ne l'occupant qu'un quart temps. X et Y se disaient, lors de notre rencontre, en " RTT ".Bilal, lui, gardien de nuit, remet le jour en état de manière à les vendre Porsche et Mini Cooper qu'il achète embouteillées. L'atelier mécanique, créé en périphérie des 3000 pour réduire la présence des bricoleurs sur l'espace public, est délaissé par les bricoleurs du parking Jupiter ; Il aurait, entre autres défauts, le fait d'être ouvert pendant les horaires de bureau de 9h à 18h (à partir de 17 heures, ses portes sont fermées à tout nouvel arrivant), jugés peu compatibles avec une activité, qui peut commencer tôt le matin, se pratique souvent le soir, que l'on exerce par besoin d'argent ou par plaisir, la frontière entre l'un et l'autre n'étant pas toujours clairement délimitée. Doté d'une plate-forme libre-service, mise à la disposition des bricoleurs du dimanche, il a été fermé au bout d'un an, en raison, de son investissement par des mécaniciens et carrossiers exerçantjustement pendant ses horaires de bureau mais au… noir : V, algérien, en France depuis seulement trois ans, y trouvait là possibilité d'exercer à son compte, une activité qu'il exerçait au " bled ", aux côtés de son frère Mimoun sans emplois…

M. Olga, à Créteil, fait partie de ceux que l'on peut intégrer dans la catégorie des bricoleurs du dimanche et que la passion de la voiture conduit à fréquenter de manière assidue le parking. " *Moi je travaille, un samedi sur quatre, disons ma voiture, elle est nettoyée toutes les deux, trois semaines* ". Ma voiture est toujours propre ". La Mercedes tout juste acquise, est lavée

d'abord au Lavomatique auto, puis peaufinée, de manière à ne pas rayer la peinture, sur le parking du domicile. Chauffeur à la Poste, Monsieur Olga travaille tantôt le matin, tantôt le soir, ce qui le conduit souvent, le vendredi après midi, à retourner sur le parking : la voiture, briquée jusqu'à la rendre brillante, se nettoie finement, sous toutes les coutures, de l'extérieur jusqu'à l'intérieur. Les mille produits offerts sur le marché (spécial cuir, spécial métal, aspirateur de poche) fournissant matière à une occupation l'accaparant pas moins de trois heures de temps.

Sur le parking, peut être également de la partie, le quidam habitant pour qui, la voiture, d'autant plus chère en entretien qu'elle est ici le plus souvent vieille et achetée d'occasion, nécessite d'être réparée. Et ce jeune de rappeler pour justifier sa présence : " "*Tout le monde bricole ici, il y a même des pères de famille qui viennent. Celui qui a besoin de faire sa vidange, il va pas à Carrefour payer 150 balles, il vient ici faire sa vidange tout seul lui-même. Personne ne se plaint*." Le parking met donc en présence une pluralité de gens, qui ne sont pas forcés de s'entendre, les susnommés dignes pères de familles pouvant être amenés à côtoyer ceux pour qui l'activité illicite fait l'objet de petit ou gros commerce.

Accusés de trafics en tout genre, ce qu'ils font, parfois, mais pas toujours avec l'ampleur ou la " gravité " qu'on prête à leurs activités, les jeunes peuvent avoir également les mains dans le cambouis, la rénovation de voitures constituant un moyen de s'adonner à un petit commerce. Car *" vendre une voiture, estime Mustapha, un jeune des 3000 employé à la maison de l'emploi d'Aulnay, c'est plus facile que de vendre une maison "*. L'achat, aux dires de Mustapha, un ancien jeune, aujourd'hui adulte, serait à priori à peu près honnête. *" Ils font les saisies, Internet, le journal et ils achètent les grosses voitures de tout le monde qui cartonnent dans le Central ",* de manière à les revendre, une fois réparées sur les parkings avec des pièces dont la provenance serait, elle, moins sûre :ces épaves qu'on trouve sur la voie publique à Aulnay peuvent être désossées. Dans les quartiers, dit un jeune, on a la main d'œuvre pour refaire un véhicule...

Le bricolage de voiture, à la différence de celui de maison, à la lumière des entretiens que nous avons réalisés chez les copropriétaires des choux et du Grand Pavois est une affaire de classe sociale. Monsieur Bouchat, à qui nous demandions s'il réparait sa voiture lui-même, désigne, en guise de réponse immédiate les choux HLM limitrophes. *" Ce n'est pas chez nous qu'on répare la voiture sur le parking, c'est dans les choux que ça se fait beaucoup, moi, dès que j'ai un problème, je l'emmène chez le garagiste* ". L'enquête de Claude Bonnette Lucat[20] tend toutefois à montrer que les cadres, ayant une formation scientifique et dont la progression dans la carrière les entraîne vers des sphères de décision très éloignées du travail technique, bricolent, eux, dans leur maison de campagne. Claude Bonnetti Lucat s'en réfère à un directeur de laboratoire d'analyses biologiques dont elle rapporte les propos *: " Ici je n'ai pas le temps, je passe toute la journée dans mon labo. J'habite une copropriété, je ne vais pas me mettre à*

20 Bonnette-Lucat Claude, " Le bricolage, d'une résidence à l'autre ", in Bonnin Philippe, de Villanova Roselyne, dir. *D'une maison à l'autre. Parcours et mobilités résidentielles*, éditions Créaphis1999

réparer l'ascenseur de l'immeuble ". A Créteil, tout de même, les balcons sont, pour plusieurs d'entre eux, encombrés d'outils. Monsieur Gammeroff, ingénieur chauffagiste monté en grade, propriétaire au 5 boulevard Picasso, profite du pavillon de sa fille, pour s'adonner, aidé de son gendre féru de motos, à l'activité de lavage et de réparation de son véhicule.. Nombre de copropriétaires estiment que l'on n'a pas à réparer la voiture ou à faire les vidanges dans son parking. C'est le cas de Monsieur Dumus, ancien chauffagiste, aujourd'hui informaticien, lequel, cependant, s'adonne à la confection de vêtements en cotte de mailles :une activité nécessitant espace, scie à métaux et matériaux qu'il réalise dans son… box. La tâche, plus noble, n'est pas la même : la cotte de maille, confectionnée par Monsieur Dumus, servira à habiller les membres, à l'occasion des fêtes et animations organisées par l'association pour la Renaissance du château du vieux Bruzac dont lui et sa femme font partie. Elle n'en nécessite pas moins de place : le box trop petit nécessite de sortir la voiture à l'extérieur, devant le box du voisin, lequel voisin, à quelques pas de là, est, lui, antiquaire. Si l'on ajoute aux allées et venues que ce dernier fait entre sa voiture et son box, transformé en entrepôt, l'ancien mécanicien, qui, autrefois réparait les voitures des autres dans le sien, la couronne des box, du côté de la copropriété, est une zone en ébullition ou règne une certaine activité.

Le détournement d'un espace pour les besoins de la mécanique

Les bricoleurs ont transformé le parking en véritable espace d'entrepôt. L'auto ne se réparant pas en un seul jour, les pièces démontées sont à Jupiter rangées en dessous de la voiture. *" Les gens ici*, dit le gardien*, ne se volent pas entre eux* ". Mais un autre de rétorquer : *" il ne faut pas exagérer, je rentre toujours les outils chez moi sur le balcon ":* les caves à Aulnay sont ou fermées ou peu sûres. Dans le coffre de l'auto, le mécanicien turc cité plus haut range tous les outils non coûteux pour lesquels il ne craint pas le vol. Les 3000 sont parsemés ici et là d'épaves de voiture. Au nombre de celles-ci, peut être également recensée *"la voiture remise à outil "* . Cette dernière n'est pas une donnée rare. Vieille ou amochée, toujours à l'état d'immobilité, elle abrite, à l'instar de la remise ou du petit cabanon, quantités d'outils. Nous en avons recensé plus d'une. Une urbaniste du service voirie nous a dit avoir découvert récemment l'existence de ce type de véhicule, alors qu'elle s'apprêtait à faire évacuer une épave, qui s'est avérée, aux dires du propriétaire, brusquement sorti de chez lui pour empêcher l'évacuation, remplie d'outils. Le GPU mentionne ce type de voiture dans le rapport intitulé les voitures hors d'usage, destiné à analyser la question juridique interdisant aux services publics (police, municipalité), d'évacuer des véhicules sans avoir auparavant identifié leur propriétaire. Cette voiture qu'il qualifie hors d'usage, ce que sa fonction de stockage nous semble pour le moins contredire, se trouve assimilées aux voitures laissées sur place qu'il s'agisse de voitures volées, brûlées, abandonnées avant d'être la cible de désosseurs se servant en pièces détachées ou après avoir fait l'objet de rodéos.

Place Jupiter, le parking souterrain, en raison du système de sécurité jugé inopérant par les habitants ,est délaissé dans sa partie non boxée. Ceci, entre autre, permet à Bilal, de conserver les voitures de collection qu'il achète à l'état d'épave pour les revendre ensuite une fois

rénovées. La voiture en état de réparation peut rester sur le parking une demi-heure ou trois mois. Si pour faire une vidange ou changer une plaquette de freins, il ne faut que quelques heures de labeur, pour les voitures de collections, la réfection exige autant de temps que d'argent et elles sont susceptibles de stationner jusqu'à six mois. "*La Porsche, nous dit R,* l'un des mécaniciens voisins de Bilal au moment où nous l'interrogeons*, ça coûte cher. J'ai jamais vu les tarifs, mais je sais que ça coûte assez cher, leur truc, déjà rien que la pâte utilisée pour refaire la coque, elle est chère. Déjà, rien que un mètre carré c'est mille et quelques. Plus, parce que c'est deux pâtes qu'il faut mélanger, qu'il faut travailler. Et puis après il faut poncer, reponcer. Faut être zen pour faire ça. Ils sont calmes pour faire ça, ils y vont tout doucement, vraiment ils y vont tout doucement.*" Le gardien impute à la cherté des pièces la présence prolongée de nombre de voitures, à l'instar de R, qui voit également dans la minutie et le soin que nécessite la réfection d'une Porsche la raison d'un long stationnement. W, lui, ancien employé de Citroën, mécanicien à ses heures sur le parking de son domicile (le soir, le week-end, ou les jours de la semaine suite à son licenciement de chez Citroën), n'est pas également sans rappeler la figure du collectionneur. On l'accuse au parking Jupiter, d'être trop gourmand. "*il ne peut s'empêcher d'acheter des voitures alors qu'il n'a pas le temps de les réparer*" explique l'un de ses voisins de parking. *"Avec ses seules voitures, 7 au total, s'exclame le gardien, j'aurais pu faire une casse*". Cet homme, fréquemment sur le parking, passe, nous dit-on, beaucoup plus de temps à parler avec les autres qu'à réparer ses propres voitures. Lui, qui achète essentiellement des Citroën pour les remettre en état de manière à se faire par la revente un petit pécule, semble éprouver le plaisir du bricoleur dont parle Pierre Sansot (1991). á En quelque sorte, le parking sert de remise, pour l'ancien de chez Citroën ou le spécialiste en belles voitures, à ce qui parfois peut s'apparenter à une collection... Bilal a toujours plusieurs voitures sur l'établi ; certaines restent longtemps en état de quasi-finition sur le parking, en raison du travail minutieux demandé, ce qui constitue pour Bilal, qui nous a déclaré avoir parfois quelque peine à s'en dessaisir, un moyen de se les approprier le temps de la réparation. La bibliothèque, dans son appartement, contient de nombreux numéros du journal *Autorétro* spécialisé dans la voiture de luxe, quand le parking recense les épaves de Porsche ou de "Mini" Cooper.

La place de choix, pour certains, est celle qui côtoie l'appartement. La mécanique est consommatrice d'énergie. Le long fil qui court de l'appartement situé au 4ème étage jusqu'à la place de parking où le carrossier turc a installé le compresseur dont il se sert pour ses pistolets à peinture, rappelle les connections étroites qu'il existe entre le parking et le logement. En bricolant juste sous leur fenêtre, trois frères, rue Degas entendent tirer profit des commodités de l'appartement : le café qui marque la pause, l'eau dont on peut avoir besoin, et les outils, qui dans l'ensemble sont rangés dans l'appartement. Et puis, se justifie un Cambodgien exceptionnellement dehors en train de bidouiller son moteur le long de la rue où il se gare habituellement, l'outil qu'on a évidemment oublié trois étages plus haut nécessite de faire des allées et venues jusqu'à l'appartement. Il a, pour ce faire, recours aux services de sa fille officialisée le temps d'un après-midi petit mousse. Le jour où l'ascenseur est en panne tous les enfants du carrossier sont appelés à la rescousse pour le rapatriement du compresseur."*Si*

j'avais un box, continue *le Cambodgien, le problème serait résolu*". À trois cents francs par mois, le box, est un luxe que tout le monde n'est pas prêt à se payer. Dans le parking souterrain aujourd'hui obstrué, le carrossier turc aimerait au moins pouvoir disposer d'un endroit pour enfiler sa combinaison, à défaut de pouvoir y caser son compresseur. L'habit de travail est toujours matière à récrimination dans la maison. C'est dans le hall que le mari doit se changer s'il veut faire un pas de plus dans l'intérieur. En ce moment, sa femme est en vacances, le carrossier prend un peu ses aises : tout le week-end, il déambule en combinaison de travail.

Une activité plus ? ou moins ? tolérée

Les bricoleurs se sont octroyés une portion d'un espace public, dit par nature réfractaire à tout accaparement prolongé par des activités du Privé. Aussi le parking, investi à longueur de journée, obéit-il à certaines règles de manière à asseoir la légitimé de ses occupants. La première, destinée à se faire accepter de la population résidente, joue bêtement sur le principe de la visibilité. Les parkings, où la mécanique se pratique de manière régulière, sont ceux qui sont éloignés des espaces d'habitations dont les résidents ne sont pas forcément tenus d'apprécier le bruit et l'impression de saleté qu'ils recèlent. Les mécaniciens de la cité Jupiter occupent la partie la plus excentrée du parking Jupiter, celle en l'occurrence où personne ne gare sa voiture, puisque située derrière le refend d'un immeuble, elle ne s'avère visible d'aucune des fenêtres de la cité. "*On se met là comme ça on ne dérange personne*", nous dit l'un. À Créteil, où l'activité est nettement moins importante qu'à Aulnay, , elle est dans tous les cas peu évidente. Le bricolage fait de temps à autre sur les parkings extérieurs de la Lutèce, trouve sa place dans la couronne E1 ainsi que, dans une moindre mesure peut être aujourd'hui, dans la couronne I. Le parking sous l'école Charles Peguy concentre une bonne partie des bricoleurs. Il permet notamment l'hiver de nettoyer ou bricoler au chaud, à l'intérieur ou devant un box. L'été, ou lorsque le temps est clément et que l'on a besoin de la lumière du jour pour parfaire l'entretien d'une voiture lavée à grande eau en sous-sol, puis astiquée de manière plus minutieuse à l'aide de peau de phoque et autres produits destinés à ne pas rayer la peinture, l'activité déborde dehors, à proximité du centre commercial, dans un coin un peu reculé près de l'immeuble anciennement loué aux employés de la Poste. Monsieur Demus, un peu plus caméléon, bricole, lui, vu que du côté des copropriétés l'activité n'est pas toujours bien vue, à moitié dans la couronne de box I, à moitié dans son appartement. L'activité qui fait du bruit, dérange femme et voisins et nécessite de l'espace et le recours à de plus grands outils, ne peut se faire qu'au garage. " *Donc, j'ai besoin du garage pour préparer mes mailles, mes petits anneaux. Cette planche recouverte de clous plantés, ça me sert à faire la cotte de mailles. Je mets des anneaux tout le long et je mets d'autres anneaux dans l'autre sens pour faire ma cotte de mailles. Pour clouer et préparer tout ça, j'ai besoin du garage, ça fait du bruit et puis il y a du bois à scier. Je monte ici après la cotte de maille quand les rouleaux sont prêts. Je la continue à la maison où je prépare mes anneaux ;quand j'ai suffisamment d'anneaux j'attaque avec la planche.* " L'activité dédoublée utilise en quelque sorte deux espaces. Pour des raisons pratiques, on peut avoir besoin d'espaces et d'outils, mais aussi parce que l'activité mobilise un espace situé aux pieds des voisins, et dont à priori ce n'est pas l'usage. Bilal, qui achète Mini

Cooper et Porsche à l'état d'épaves, effectue les premiers travaux sur le parking Jupiter, les grosses opérations étant réalisées dans le garage d'un ami.

La mécanique génère forcément salissures et rebus. Le parking, c'est un problème, ne lui est pas dévolu. Les acteurs du GPU opposent à la mécanique, par-delà la nuisance visuelle qu'ils lui reprochent, les impératifs écologiques. L'huile de vidange, estime le gardien de Jupiter, n'est pas faite pour améliorer les problèmes d'étanchéité, auxquels sont régulièrement confrontées les dalles de parking et les couronnes de boxe, et dont sempiternellement se plaignent les habitants. De fait le béton confectionné durant les trente glorieuses vieillit souvent mal, ses fers rouillent, son entretien, rappelons le, mobilise études et recherches, notamment au sein d'un laboratoire rattaché au ministère de la culture. Monsieur Quieiri s'excuse. *" En faisant ma vidange, j'ai beau eu faire des efforts mais y toujours un truc qui tombe. Ok c'est vrai, j'aurais pu mettre un tapis.* " Ce n'est que récemment qu'à Aulnay des points vidanges ont été installés dans le cadre du programme " Aulnay propreté ". À Créteil, les batteries, pots de peinture, toxiques, mais aussi les pneus, en bref, résume un gardien, tout ce qui tourne autour de la voiture, ne sont pas prises lors des ramassages d'encombrants. Ces derniers, entassés par les bricoleurs à l'entrée du parking sous l'école, sont laissés à l'intention du gardien, qui finalement par-delà la charge supplémentaire que cela lui donne ne sait quoi en faire. À Jupiter, Bilal, lui troque son emplacement sur l'espace public que constitue le parking de la résidence, contre le coup de main qu'il donne au gardien : il l'aide à déblayer le parking des déchets de voiture laissés en suspens par d'autres. Sa voiture tout terrain lui permet de faire sortir les plus gros morceaux ;

Le lieu, bien qu'orné de vestiges de bidons et de carcasses de voitures, se veut emprunt d'une certaine moralité. L'interstice, défini par le Petit Larousse " comme un petit espace vide entre deux corps ", se caractérise en premier lieu, pour reprendre ce qu'en dit Stéphane Tonnelat, par son absence de fonction attribuée. Le parking interstice ou non-lieu (Augé) répond, au contraire, au vu de son occupation tantôt par les mécaniciens, tantôt par les jeunes, aux principes " fonctionnaristes " habituels : l'affectation de l'espace parking se fait, dans les deux sites étudiés, en fonction d'un usage spécifié. Les parkings des bricoleurs sont distincts des parkings squattés par les jeunes. Les premiers, de fait, cherchent notamment à se dissocier de l'image de ces derniers, même si, à Créteil, comme à Aulnay, nous y reviendrons, des interactions existent entre les deux espaces ;les jeunes, que l'on peut trouver sur le parking des mécaniciens, y sont acceptés dès lors qu'eux-mêmes s'adonnent au bricolage de l'auto. L'inverse est moins valable à moins que, et ce n'est pas fréquent, sur le parking des jeunes devant lequel on peut-être amené à passer, l'on y répare une auto. Par-delà, la concentration qu'exige cette activité et auquel sa délimitation à un lieu particulier répond, " le parking des bricoleurs " s'oppose par le travail auquel l'on s'y consacre, à celui de l'errance des jeunes ce qui contraint parfois les mécaniciens à une certaine mobilité. Si le parking répond à une fonction précise, la durée de son occupation peut varier. Les jeunes, refoulés par la réhabilitation à Créteil du parking qu'ils squattaient près du centre commercial, stagnent aujourd'hui dans la double couronne de boxe A et B, à proximité donc du parking occupé par

les bricoleurs la belle saison . Aussi ces derniers ont-ils déplacé leur terrain d'action un peu plus loin. *" Nous, ça nous plaisait pas, dit monsieur Olga, qu'ils soient là les jeunes tout près. Je me suis dis, bon, c'est pas la peine qu'on reste là. Ils étaient là devant. On les appelle les dealers ; ils étaient là attroupés devant. Ils se réunissaient souvent. Ils étaient toujours là. Nous, on nettoyait, on restait là. Alors bon je me suis dit, bon, on reste pas là. On s'est dit nous ne sommes pas des gamins, nous ne sommes pas des petits tueurs. Donc, c'est pas la peine de rester là ".* Il est vrai que le quartier du Palais a défrayé la chronique à la fin des années 90, avec l'arrestation par la police de quelques trafiquants de shit. La mort d'un jeune résident, à la suite d'un règlement de compte avec un gamin d'une autre cité, est dans la tête de tous. Le regard porté sur les jeunes, varie selon les gens ; ils peuvent être accusés de trafics ou plus simplement de turbulence. Il est très fréquent que la même personne s'embrouille dans ses représentations qui touchent toute assemblée de jeunes, quelle qu'elle soit. Tel Monsieur Olga – et il est loin d'être le seul – à qui nous demandons ce qu'il entend par dealer. " *Des dealers, enfin des voyous, des gens qui travaillent pas, qui se rassemblent, je sais pas, mais c'est pareil, quand il y a deux trois qui sont rassemblés quelque part, bon, ça peut passer mais quand ils sont une dizaine, ça dégénère facilement*. " Soit des jeunes dans l'errance, sans emplois accusés d'être versés dans le trafic de drogue, autant par Madame Demus, qui serre régulièrement toutefois " la patte " de ceux établis dans la double couronne des copropriétés, que par le bricoleur dans le parking du coin.

Bricoler sur les places de parking est interdit par tous les règlements : celui, interne à la résidence comme celui qui régit la voie publique. Plusieurs habitants - c'est loin d'être tout le monde - se plaignent de l'image que donne de l'immeuble HLM la pratique d'une telle activité ; telle cette femme ou ce couple de portugais à la retraite, hostiles à tout ce qui se passe sur un espace public qu'ils s'efforcent de traverser le moins possible. Le gardien, exaspéré, replace la plainte de ce couple à l'aune de leurs sempiternelles réclamations. Selon Bordreuil, désavouer le lieu où l'on habite constitue un moyen de gérer le stigmate d'habiter le grand ensemble auprès de l'interviewer, qui est extérieur à la cité et dont la seule présence rappelle à l'interviewé qu'il est, avant toute chose, "habitant de cité". *" En se présentant comme distinct, le présentateur, change de camps, passant de celui des juges à celui des jugeurs*". Dans les plaintes entendues notamment par des gens tendant à dénigrer tous les faits et gestes des deux cités, ceci reste à décrypter.

Aucun des habitants, aux dires du directeur de l'antenne HLM ne prend son téléphone pour se plaindre alors que les appels pour ce qui a trait au manque de places de stationnement et aux troubles de voisinages sont fréquents. On peut contester, tel cet homme malien, auprès du concierge chargé de leur entretien, la saleté des parkings, mais il est à noter que dans nos entretiens, l'illégal que recouvre le travail de la mécanique n'a jamais été avancé. Un homme retraité, très remonté à l'égard des épaves, nous relatait dans le même temps les travaux au noir qu'il effectuait jusqu'à peu dans le bâtiment. L'illicite est rarement mentionné, soit qu'on le cache, pour protéger l'autre (son voisin de résidence) soit, qu'on s'y adonne dans d'autres secteurs d'activité (le bâtiment dans plusieurs de nos entretiens). Monsieur Thibault, dont nous avons rapporté les propos au début de cette partie, bien que cette présence ne l'importune pas

outre mesure et qu'il reconnaît à certains mécaniciens un savoir faire, est le seul à leur reprocher de tirer parti des subsides de l'état :l'activité cumulée à l'indemnité chômage,selon lui, leur permet de pas trop travailler.

Nombre de gens bricolent hors de la résidence. Monsieur Dali, dont la femme évoque l'interdit de la pratique sans pour autant récuser ou s'attarder sur les mécaniciens en bas de l'immeuble, le fait lui, sur le parking de la cité HLM où réside sa mère. L'homme malien, cité plus haut parce qu'il critiquait la saleté du parking, entretient son véhicule dans le foyer malien, où la pratique est tout autant interdite et s'accompagne du même désordre que l'on trouve dans les garages, les ateliers et … les parkings. Plusieurs habitants, il faut dire, ont, du reste, recours aux services des mécaniciens informels, hors de la résidence ou dans le quartier.
Le fait que l'électricité de la communauté à Jupiter comme à la Lutèce soit employée aux fins des particuliers bricoleurs n'a jamais été mentionné par aucun des habitants en HLM. Ceux-ci sont soucieux des frais, pourtant ;Il ressort dans nombre d'entretiens, le poids que peut faire porter toute charge supplémentaire (un box à 150 ou 300 francs le mois sur un loyer de 2000 francs, les travaux de la réhabilitation, les majorations de retard d'EDF, les crédits non payés à temps, etc.) sur des loyers qu'ils ont parfois, au vu des impayés, du mal à payer. Les propriétaires, à l'inverse, évoquent assez régulièrement la dépense dont ils doivent supporter les frais. Tout, dans ces immeubles occupés en majorité par des propriétaires faiblement argentés, nous répète sans cesse l'un des gardiens, est matière à économie. L'électricité dans le hall, le chauffage collectif, recalculé par Monsieur Demus, aussi élevé qu'en pavillon ! Et puis, nous explique le mari de la gardienne des copropriétés des 5 et 7 Pablo Picasso, à propos du garage Charles Peguy sous l'école dont il a charge de changer les ampoules choisies pour leur faible consommation d'énergie " *Ce qui gênait beaucoup de monde, c'est que ça mettait en panne, ici une grande partie du parking, le fait de bricoler à l'intérieur. Parce qu'automatiquement, qui dit bricoler, dit se brancher quelque part, alors que c'est pas spécialement fait pour ça. C'est juste fait pour l'éclairage. Donc automatiquement les ampoules en prenaient un coup, le groupe électrogène se mettait en route pourquoi parce que* ça *disjonctait, parce que dès qu'on branche une perceuse, là ça disjoncte*. " Le petit garage informel que s'était confectionné un mécanicien dans un box de la couronne I, explique Madame Jacky, propriétaire, a tout de même tenu 10 ans. " *Il faut dire, qu'une partie de sa clientèle venait de chez nous* ". Madame Papi, également propriétaire dans le même immeuble, a recours pour résoudre ses problèmes de voiture, à un mécanicien qui, en plus de ses heures dans un garage, propose ses services au noir. Celui-ci lui fut conseillé par une voisine. De lui, elle ne sait rien, ou tout au moins ne veut pas nous dire pour le protéger de son employeur, si ce n'est qu'il vient à domicile prendre sa voiture chez elle pour la réparer, elle ne sait pas trop où. Pour elle, le ménage comme l'entretien de la voiture sont des activités domestiques susceptibles d'être rémunérées au noir. Monsieur Bouchard, lui, fait réparer sa voiture chez un garagiste. En fait, glissera-t-il plus tard, le garagiste est quelqu'un qu'il connaît. C'est du reste, lui, Monsieur Bouchard, tient ! qui va chercher les pièces. La voiture, il faut le dire, est une voiture de collection ; " une pièce unique ", une BM vieille de 20 ans.

Une partie des propriétaires interrogés, réfractaires à l'idée que l'on puisse simplement bricoler la voiture sur le parking de la résidence, font cependant montre de tolérance à l'égard de leurs pourtant très proches voisins locataires HLM : tout simplement parce que la mécanique, aide celui qui n'a pas d'emploi à se faire de l'argent. Ont ce propos, ceux dont certaines femmes sont investies dans des activités d'animation ou d'aide aux devoirs aux enfants dans le quartier, mais également, celui, qui aimerait déménager, au vu des événements qui se sont passés avec les jeunes du quartier, mais qui, en garant au-dessus du centre commercial, est amené à croiser sur le chemin les conduisant chez eux, quelques bricoleurs.

Les seuls à se plaindre du bruit, et c'est normal, vu que le parking investi par les bricoleurs de Jupiter s'inscrit en périphérie de la résidence, de manière à ne pas perturber leurs propres voisins, sont les habitants des pavillons d'à côté. Ils ont, eux, à la différence des locataires de Jupiter, pleine vue sur le parking, qui longe la rue les séparant de la zone pavillonnaire. Ces derniers se sont du reste plaints de la présence d'épaves sur le parking constituant une gène pour leurs enfants : et le gardien de vitupérer brandissant la lettre envoyée à la mairie "*Je me demande bien ce qu'ils y font, leurs enfants, le parking c'est pas à eux, c'est à la résidence"*.

Les gardiens, de fait, ceux tout au moins des résidences HLM, font montre d'une relative tolérance à l'égard de la population bricoleuse. Nous l'avons vu au tout début de ce chapitre, le gardien de la cité d'Emmaüs les défend: ils ne font rien de grave et sont dans le besoin. Celui-ci, c'est entendu, est un ancien de la cité. Les autres gardiens des résidences HLM oscillent, devant l'inconnu que nous sommes entre le rappel de la règle et la défense des bricoleurs. Celui de la cité Jupiter les protège et avance, contre notre désir d'aller en interroger quelques uns, qu'il serait bien de les laisser tranquille, alors que ces familles sont sans répit perturbées par la presse, les assistantes sociales et autres agents de la mairie ; et puis, dit-il des jeunes bricolant sur le parking : *" Au moins tant qu'ils sont dans le parking, ils ne font rien de mal "*. Le gardien de Jupiter et le gardien de La Lutèce, résidents dans les lieux, l'un depuis 3 ans, l'autre depuis 5 ans, n'omettent pas de dire qu'il est interdit de bricoler sur le parking, conformément au règlement des résidences. Bien sûr, ils s'énervent devant la saleté parfois qu'il leur incombe de nettoyer. L'un et l'autre sont passionnés d'automobile. L'un, au moment où nous l'avons rencontré dans sa loge décorée de posters d'autos, traitait avec Bilal, pour qu'il lui procure une voiture à moindre coût. L'autre discute régulièrement avec les mécaniciens de mécanique, une véritable passion, auquel il s'adonnait autrefois, véritable consommatrice de temps et d'argent, et qu'il a donc été obligé d'abandonner, lors de la venue de femmes et enfants dans le domicile. Celui-ci, qui avant d'être gardien travaillait à EldoAuto, déclare qu'en outre, à la manière du médecin tenu au secret pour préserver la liberté de ses clients " : *j'ai un devoir de réserve* ". Son directeur, du reste, à l'antenne HLM, lui, contrairement à son collègue des Logements Familiaux, fait montre d'une égale compréhension. Et puis finit-il par dire, tirant parti de l'ambiguïté du statut de la couronne de boxe E : *: " le parking, c'est chez eux* ". Propriété de la Lutèce et de la Soghuim, elle comporte des box ; certains sont loués avec l'appartement, et comme tels, réservés à l'usage du locataire-individu dont l'activité, vu la taille du box déborde cependant sur les allées et parties communes. Certains du reste s'extraient du

box quand ils bricolent. Le gardien, qui réprouve la présence de la mécanique en raison des déchets qu'elle fournit, admire le professionnalisme de quelques mécaniciens.

La police ne dit mot. à Aulnay, comme à Créteil, les commissaires interrogés ont bien d'autres préoccupations. Les plus grands trafics auraient déjà été démantelés dans les parkings souterrains. L'activité, effectuée à l'écart du regard des résidents, s'exhibe, nous l'avons dit, plus à la vue des gens extérieurs et aux passants qui empruntent la rue qu'à celle des locataires. Les voitures de collection que Bilal répare, agent de sécurité dans le civil, lui permettent de faire le fier. Elles se distinguent des Golf GTI – (la comparaison est de lui) très prisées par les jeunes du quartier des 3000. Aux îlotiers venant parfois les admirer, celui-ci clamerait *"Ce n'est pas demain que vous pourrez les acheter*". Le parking propose-il ou non une scène de réconciliation entre habitants et policiers, dont Mauger rappelle, qu'ils sont souvent issus du même milieu ? Peut-être au même titre que les gardiens, l'attrait pour la voiture et sa mécanique participe d'un même habitus à la Bourdieu. Jusqu'ici, du rapport entre les habitants, par la voie de leurs jeunes, et les forces de police, l'on ne retient que les courses-poursuites, matière à bien des affrontements : le jeune devant, le policier le poursuivant derrière ou pire encore, dernière mesure vexatoire selon Mustapha, quand les rapports de force ont changé, le jeune contraint par un policier le ramenant, de conduire à très faible allure, dans ce qui, à l'origine, se voulait bolide. " *Car quand ils en attrapent, les flics sont contents* ". En tout cas, Mimoun en compta plusieurs parmi ses clients., lorsqu'il effectuait ses travaux de mécanique sur le parking Paul Cezanne, tout proche de l'antenne locale du commissariat : *" Les policiers, les inspecteurs, ils me connaissaient. Ils disent rien. Ils étaient gentils. Ils venaient avec leur voiture. Ils me payaient. Ils me payaient pas tellement bien. "*

2. UN ESPACE MASCULIN

Le lieu affecté à la voiture est sexué, on n'y voit que des hommes. Évidence, le monde de la voiture n'a pas encore gagné celui de la femme. Même si aujourd'hui, elle est motorisée et que c'est à elle que les constructeurs doivent l'essor du multi équipement des ménages, la femme hérite toujours de la voiture la moins chère de la maison et ce n'est sûrement pas sur cette dernière qu'on comptera pour faire les plus gros déplacements (week-end ou vacances). "*La division entre les domaines masculin et féminin*, écrivait Althabe *est omniprésente dans la quotidienneté, l'homme est attaché à l'entreprise, la femme au foyer et par extension, au quartier ; cette division imprègne aussi bien le quotidien que les représentations*". Pour ce qui est du quotidien et du quartier, le parking habité le week-end par les hommes et le chômage qui conduit nombre d'entre eux à l'investir les autres jours de la semaine tendrait peut-être à nuancer légèrement le propos. "*Les groupes exclus de la ville*, selon J. Coutras (dont le propos est plus spécifiquement la mobilité des femmes), *repliés dans les parties les plus dévalorisées de la banlieue, arrivent à marquer, dans leur composante masculine quasi exclusivement, les périmètres qui leur sont concédés ou qu'ils se sont appropriés : ils ont su, à travers des actions (plus ou moins éphémères et symboliques) sur des espaces, s'assurer une certaine lisibilité. Le malaise des banlieues est souvent masculin*".

Le qualificatif de malaise ne caractérise pas véritablement l'homme qu'on trouve sur les parkings : l'espace du grand ensemble serait finalement utilisé là à d'autres fins qu'à la rage dont parle Dubet et J. Coudras. Là où séjourne l'auto, l'espace public est exclusivement approprié par l'homme. Les femmes, non seulement n'y sont pas présentes, comme le dit Mayol de la cuisine pour les hommes, elles en sont tout bonnement exclues. "*Une fille, c'est mal vu quand même sur un parking*," considère ce jeune de dix huit ans. On aborde ici le domaine des représentations qui fait qu'entre autres, l'image du parking souterrain - les femmes en ont peur (cf. les anges gardiens chargés d'accompagner les femmes dans deux parkings publics de Montpellier, prestation offerte par la municipalité) rejaillit en surface sur l'aire affectée à la voiture même si celle-ci s'épanche en dessous du logement. Un autre jeune homme tente de faire de l'humour et confirme : "*A moins que ? Mais non, non, les parkings c'est fait pour les hommes. Bon d'accord, on est macho, elles conduisent c'est vrai. Mais quand même dans un parking, ça se fait pas. Elles viennent garer leur voiture et après elles partent.*." Certains n'ont de fait pas toujours apprécié de nous voir vagabonder dans le parking. Même si l'étranger n'est pas toujours bien vu dans les quartiers, on n'emploie pas habituellement le vocable de "putain" pour l'en expulser, ce que nous nous sommes entendues dire par deux fois dans nos velléités d'aller assaillir ceux qui stationnaient sur les aires de l'auto ; les filles, croisées, passent mais ne restent effectivement pas. Quand l'une sortait de sa voiture, l'autre esquissait juste un petit détour pour aller dire bonjour à un voisin. Cette organisation sexiste des lieux, propre à la population des locataires, choque monsieur et madame Demus, propriétaire dans un chou donnant sur la zone des boxes squattés par les jeunes. " *C'est incroyable, y a jamais de filles* ! s'exclame monsieur Demus. " L'atelier mécanique, éloigné des espaces d'habitation, est le seul lieu où l'on nous dit avoir vu un propriétaire aux côtés de sa femme.

Comme dans le pavillonnaire qui annexe buanderie et garage, celles-ci ne sont pas forcément loin. De temps à autre dans le parking accaparé par la bande de jeunes à Jupiter, on entend d'une fenêtre, la voix d'une soeur, peut-être d'une mère venant s'enquérir de l'heure de rentrée d'un de la famille.

Le parking des bricoleurs de la cité Jupiter domine le square. Jeudi 12 juin : la cité s'anime sous le coup des 18h 19h. Dans le square occupé dans la journée par quelques mères et enfants en bas âge, viennent s'asseoir des mères de familles, algériennes, marocaines…, certaines sur les bancs, d'autres sur un bout de la balançoire et un pan de tourniquet. Une volée de fillettes s'ébrouent autour d'elles. L'un des maris que nous venions d'interroger a rejoint ses collèges un peu plus tôt en fin de journée. Il arrive que de temps à autres quelques fillettes s'infiltrent dans le parking. Le parking, réfléchit, l'un des propriétaires, c'est un peu la caverne d'Alibaba. On peut s 'engouffrer dans une voiture immobilisée depuis plusieurs mois, raconte Nora, qui l'a fait à l'occasion lors d'un jeu de cache-cache. " *Dès fois*, continue, Farida, autre fillette de la bande abordée , *on y trouve des stylos, des vieux bijoux. On prend pas les pièces, on a pas le droit et puis il y le mauvais œil* " dit d'elle.

3. UN LIEU DE RENCONTRE

La voiture, matière à de plus amples relations

Le taux d'activité autour de la voiture dans les quartiers dépend évidemment beaucoup des intempéries. L'espace public s'anime dès qu'il fait beau. Et si certains se dépêchent d'être là avant les autres pour avoir une place à l'ombre et que la canicule rappelle au carrossier turc les bienfaits du parking souterrain aujourd'hui fermé, à Jupiter, tout le monde s'entend à le dire, il suffit que l'un sorte, réparer sa voiture, pour que tous les autres fassent de même. *"Des jours, j'en ai vu 10 alignés là,* dit le gardien, *une véritable usine".* On trouve là, en quelque sorte, un peu de cette animation commerciale qui, déplore-t-on, souvent, ferait défaut dans les grands ensembles. *"Quand il n'y a pas de commerce,* écrit A. Metton, *le tracé des rues n'est pas mémorisé, la ville devient un espace neutre".*

La mécanique est une activité que l'on exerce seul, au milieu des autres, ou en groupe. Le travail méticuleux peut exiger de la concentration ; le travail au noir, soumis à l'irrégularité des clients susceptibles d'affluer tous en même temps, doit se faire, lui, dans le stress du temps, et puis l'on peut avoir d'autres choses à faire. La mécanique, qui concentre l'attention de l'homme qui s'y adonne, fait figure de bulle protectrice, protège de l'individu trop bavard. Monsieur Olga, lui, choisit ses jours de fréquentation de parking, en fonction de ce qu'il envisage d'y faire. Il préfèrera briquer méticuleusement sa voiture le vendredi, jour où il est sûr de rencontrer moins de gens que le samedi, où il est à nouveau sur le parking, mais profite, là, à l'inverse, de l'ébullition laborieuse d'un jour de congé, pour triturer trois, quatre trucs dans son capot . *" Le samedi, c'est plus la rencontre. Moi, je sais, je parle plus avec eux, si j'ai déjà travaillé le vendredi. Je sais, que le samedi, ça me prendra du temps et puis, on restera pas la journée. Si on reste la matinée, on descend : il est 9h30, jusqu'à peut être 11heures et demi ou midi. Si j'ai la voiture à laver , je sais que je passerai moins longtemps à laver. Je sais peut-être qu'ils viendront pendant que je lave ma voiture ou c'est moi qui irais vers eux pendant qu'ils nettoient leur voiture. Je la lave donc finalement plutôt le vendredi, pour être plus disponible le samedi. Pour parler plus* " Les " eux et ils " auxquels il se réfèrent, sont ceux, qui comme lui descendent sur le parking tout autant pour l'amour de la voiture que l'attrait de la discussion.

Les rapports sociaux peuvent obéir, sur le parking, au principe de l'entre soi, tels que décrits par les sociologues étudiant les banlieues : on peut s'y rassembler entre membres d'une même communauté, que celle-ci soit ethnique, familiale ou générationnelle. Les immigrés de première génération, issus d'Afrique du Nord ne se mêlent pas forcément à ceux de la dernière génération arrivés plus tardivement ou de ceux d'Afrique Noire, nous a t-on dit plusieurs fois.

L'activité, on l'a vu, peut se faire en famille. Le mécanicien spécialisé dans les voitures de collection fait appel de temps à autre le week-end, aux services de son frère, ce qui change ce dernier de son *" boulot galère dans le bâtiment".* "*Même, si c'est pour aider,* dit-il, *c'est toujours un plaisir. C'est bien, parce que t'apprends aussi. Moi, il y avait beaucoup de choses que je connaissais pas. La carrosserie, ça va je maîtrise. Mais au niveau moteur, ça devient plus galère. Ici, je connais des gens c'est vraiment des professionnels, en ce qui concerne le*

moteur. Maintenant, je sais changer un joint de culasse, et c'est vraiment pas évident parce qu'il y a des réglages et tout. Je crois, la meilleure école c'est la rue". Les enfants sont parfois de la partie. Le père de famille peut, compte tenu du temps qu'il passe sur le parking, jeter un œil sur le fils qu'il a charge d'amener avec lui. Tout petit, le fils de monsieur Dumus copiait un peu son père, occupé qu'il était de quelques bouts de bois, planches et ficelles. Moins enclin plus grand à suivre le modèle du père, il se contentera plus tard de jouer à ses côtés, jusqu'au jour, ou, sorti de sa grande concentration, monsieur Dumus se rendit compte que celui-ci était parti en vélo, jusqu'à - s'énerva sa femme, alerté d'un coup de téléphone pour qu'on vienne l'y rechercher -… Paris.

L'activité peut réunir les anciens du quartier. Depuis que son ami mécanicien est parti, Monsieur Cami n'investit plus le parking de son domicile. Il bricole dorénavant à la campagne avec sa femme à qui il apprend quelques rudiments de mécanique (les femmes qui ne savent pas changer une roue, quelle horreur !) et qui lui sert de petit mousse. Gabriel, 22 ans, peu investi dans un quartier où il vient d'aménager, préfère s'adonner à la passion ,sa voiture, dans le boxe de ses parents *: ici, on sait jamais, y a toujours des regards* ", dit il. Nombre de bricoleurs, non actifs sur les parkings du Palais ou de la Rose des Vents, préfèrent la compagnie de leurs amis d'enfance à celle de leurs voisins. Ils se rendent sur le parking de leur ancienne… cité HLM pour bricoler un peu.

Il n'empêche, que dans cette ambiance laborieuse, jeunes et plus âgés, qu'on dit habituellement en conflit, sont ici les uns à côté des autres. Le bac à sable n'est pas loin. Des enfants courent dans les jambes des travailleurs. Des jeunes, peu bricoleurs, vont montrer leur auto pour un conseil. L'un d'eux qui a un problème de carburation, fait le tour des mécaniciens. On donne un coup de main, dit un homme, car *"on sait que demain il peut nous aider à poser le papier peint. Ce qui ne veut pas dire pour autant, que demain il ne va pas casser ton auto"*. Entre voisins de parkings, on n'hésite pas à s'échanger les outils. Mimoun doté d'une camionnette machine à outils, fournit beaucoup de monde. Une partie s'entraide, remarque le gardien de la Lutèce :*C'est plutôt des jeunes avec des plus vieux. Enfin non, les jeunes vont voir les plus vieux, comme il y a des jeunes avec des jeunes. Ca dépend ce qu'il y a à faire, je pense qu'ils tirent profit de l'expérience des anciens, par rapport aux nouveaux et ainsi de suite. Il y a des anciens pas très doués mais ils sont mieux pour autre chose et vice versa*. "
A Jupiter, les 15 16 ans regardent des 19-26 ans le nez dans le moteur et passent de temps en temps les outils. Le parking, lui-même, bibliothèque, accueille sur ses bords, un groupe d'enfants plongés dans la lecture de l'*Auto-journal*. L'homme aux sept Citroën, travaille main dans la main avec le serrurier. *"Le parking est un peu un point d'attraction"* selon ce dernier, un lieu de rencontre pour beaucoup. Le mécanicien des voitures de collections, virulent dès qu'il parle de tous ses voisins sans exception, bavarde avec l'homme aux sept Citroën qu'il venait de dénigrer plus tôt. Le bricolage, répétons-nous, dans le sillage de Pierre Sansot, est une activité d'homme : elle transcende les classes. Et pourquoi pas les clivages ? Ainsi trouve-t-on sur la place de l'auto un mélange de gens et de générations ; même le cambodgien qui a tendance à se tenir calfeutré chez lui s'en étonne : depuis qu'il s'est mis à réparer sa voiture il

s'est fait aborder à plusieurs reprises par des hommes qu'il ne connaissait pas pour un conseil mécanique. Pour le gardien, le parking est bien un lieu à part. Les gens y trouvent là un même intérêt, rejoint des gens qui ne devaient même pas se côtoyer, des gens de milieu différents, de culture différente. *La voiture c'est l'utilitaire qui sert à tous mais c'est aussi un partage de passion. Du coup y a plus les différences ils arrivent à communiquer correctement sur leur passion. Je veux dire par exemple, au niveau de la religion, ils arrivent à mettre ça entre parenthèse alors que théoriquement avec tout ce qui se passe dans le monde, c'est impossible. On peut voir un noir, par exemple, qui fait de la mécanique avec un arabe, alors que généralement on voit bien, que c'est cloisonné d'une certaine manière. Au niveau de l'immeuble, ils se disent bonjour, c'est tout mais au niveau de la voiture, ils vont mettre les mains dans le cambouis, l'un comme l'autre, c'est au niveau passionnel que ça se passe. Tout ce qui est hors de la passion, ils le mettent de côté. (.). Ici leur religion ils l'appliquent pas, comment je pourrais vous dire, ils ne sont pas bornés là dessus. Si, un à côté a besoin d'un coup de main et que eux savent le faire, ils le font. Ils vont pas s'occuper si il est, chrétien, juif, ils en ont rien à foutre. La voiture rassemble beaucoup. C'est pour ça que c'est pas un élément de société de dire, j'ai une voiture ".* Le parking, tel que décrit par le gardien de Jupiter est un monde à part à l'intérieur duquel n'ont plus cours de la même façon les problèmes et questions de la société. Il n'en conserve pas moins certaines de ses valeurs. Un jeune nous raconte s'être fait abordé à plusieurs reprises alors qu'il était sur le bord de la rue en train de laver sa voiture, et ce, par différents types de passants : un couple à la retraite, un autre moins âgé, une jeune femme, l'un échangeant un grand sourire, l'autre lui adressant une plaisanterie du type " eh tu veux pas laver la mienne " Lui, attribue la raison de ces échanges relativement plus chaleureux que le simple salut, au fait que *" Ca fait bien de voir un jeune laver une voiture "*.

Pour monsieur Olga, c'est tout à la fois le partage d'un même intérêt et l'attrait pour le travail bien fait qui réunit les gens. *" Ca dépend des curiosités des gens, quand on a une belle voiture ou une voiture banale, ancienne qui est bien entretenue, bon ça peut rapprocher, où alors les gens viennent nous voir pour demander comment on arrive à avoir une pièce, comment on se débrouille pour avoir une voiture si bien entretenue ".*

L'attrait pour la voiture, belle, bien entretenue ou bricolée, fait certes parler les gens. Mais la crainte de se la faire voler conduit à tout un petit cérémonial. Celui qui vient l'admirer sur le parking doit faire la preuve de sa bienveillance : en premier lieu ne se permettent de s'entretenir de voitures que des gens qui se connaissent de vue *" Bon , enfin, ça se passe pas sur la route. Sur la route aujourd'hui, on a confiance en personne. Mais si quelqu'un du quartier vient, qu'on a l'habitude de voir - on sait c'est quelqu'un d'ici, quelqu'un du quartier - on peut l'approcher plus facilement que quelqu'un qu'on voit sur la route. La personne est plus abordable. On peut l'aborder plus facilement. Il faut l'avoir vu d'abord . La voiture, toute seule on peut la regarder mais bon. Quelqu'un qui a une belle voiture. On la regarde, on sait jamais ce qu'il peut penser. On dit attention, j'aime pas qu'on regarde ma voiture comme ça. Parce que ce sont pas toujours les gens bien intentionnés qui regardent. On sait jamais ce qu'il regarde, ce qui peut bien l'intéresser. Quelqu'un du quartier, on sait qu'il est du quartier. On*

va pas tourner autour d'une belle voiture. Ah non, faut mieux éviter. On connaît pas la personne, quelqu'un qui arrive avec une belle petite, une décapotable. On va pas lui tourner autour ". Aussi, celui qui est intéressé par le travail ou la voiture de l'autre devra faire montre de sa bienveillance. L'intérêt pour la voiture, principale cible des infractions sur la voie publique, ne peut se manifester, en premier lieu qu'en présence du propriétaire à qui, il convient, en second lieu, de manifester l'honnêteté de ses intentions. *" Il faut mieux éviter de tourner autour d'une voiture, d'essayer de regarder à l'intérieur comme on fait au Salon (de l'auto). Moi, je vais plus facilement quand il y a quelqu'un. Comme on dit c'est pour mon honnêteté, je sais pas si ça joue mais je préfère y aller quand la personne est là. On peut penser qu'on veut faire un repérage* ". Le parking est un lieu où les relations sociales sont plus poussées par exemple que le hall d'entrée dans la mesure où, l'intérêt que l'on peut porte à la voiture exige d'exagérer sa relations à l'autre : on se renseignera par exemple sur la marque du produit qui permet une telle brillance, le lieu où l'on a pu se procurer de telles jantes.

L'activité est individuelle, mais celui qui lave peut s'entourer de gens " *Moi, je lave seul. De toute façon, on n'aide pas. C'est à dire quelqu'un qui lavera sa voiture, on prendra pas une éponge pour laver sa voiture. On est là à côté pendant qu'il lave. On discutera pendant qu'il lave sa voiture. On va l'aider. C'est vrai, je ne sais pas pourquoi mais maintenant je vous dis pourquoi. Il y en un qui lave sa voiture, il y en aura quatre qui auront les mains dans les poches à discuter et lui il lavera sa voiture. Je sais peut être que si c'est ailleurs, si c'est peut être quelqu'un qui bricolait dans une maison qui fait la peinture, on prendra un rouleau. Mais quelqu'un qui lave sa voiture, on prendra pas une éponge pour laver ou un chiffon pour essuyer avec lui. On regarde, on discute. Si il démonte une roue, c'est pas pareil. On va lui rapprocher quelque chose. Pour faire ses trucs là, c'est pas personnel, mais on a toujours tendance à laisser faire. on l'encouragera ou on dira plutôt là il reste une trace ".*
Le fait également que l'espace public à priori, réfractaire à toute occupation prolongée par l'individu, n'est pas propre au rassemblement conduit certaines personnes à rejoindre les bricoleurs le tourne vis à la main, alors que la préoccupation première telle celle de monsieur " citroen " ou monsieur Degas est de discuter avec des gens. Le tourne vis, objet transactionnel dans ce cas là, sert plus à légitimer une présence. D'autant que à proximité de là, d'autres parkings sont squattés par des jeunes moins affairés que ceux que l'on voit avec les adultes sur les parkings des bricoleurs.

Les termes employés pour parler d'autres bricoleurs rencontrés sur le parking. : sympathie, curiosité, amis - révèlent l'existence de véritables relations sociales

Le point d'ancrage d'une jeunesse volatile

L'espace occupé par les jeunes, n'est donc pas celui des adultes. Le parking, squatté par ces derniers, est un point de rassemblement et de rencontre. L'activité plutôt tumultueuse, peu compatible avec la concentration qu'exige le travail de la mécanique, n'y est pas la même, au même titre que le son, de la musique, qui s'échappe de l'autoradio d'un jeune. Là encore, les

jeunes qui viennent par brassées s'y agglutiner, optent pour un espace désaffecté. Cité Jupiter, habitude a été prise de traîner dans le parking appartenant à la bibliothèque (au moins, avant que celui-ci, ne soit fermé par une barrière) à moitié occupé par ses principaux bénéficiaires, usagers d'une antenne de proximité dont la tendance est plutôt de s'y rendre à pied. A Créteil, la double couronne, où échouent les jeunes, est abandonnée, nous l'avons dit par la majorité de ses usagers, propriétaires au 5 et 7 Pablo Picasso, en raison de sa situation au milieu de l'unique voie traversant le quartier. Sur les 38 box qu'elle recèle, 10 ont la porte ouverte, peut être évoque madame Dumus, parce que certains les ont abandonnés. Le parking, ainsi choisi par la jeunesse désoeuvrée, est celui dont la position stratégique, permet de scruter tout à la fois, les entrées dans la résidence et les grands flux qui animent l'ensemble du quartier: la double couronne des box, qu'ils ont investis après avoir été repoussés, du parking au bas du centre commercial à l'occasion de la réhabilitation, s'inscrit sur l'avenue Pablo Picasso quand le parking de la bibliothèque, Jupiter, jouxte, lui, l'avenue Henri Matisse, soit la grande percée des trois mille. Le parking investi par les jeunes, c'est connu, présente en somme les attributs du hall. Les jeunes, à Jupiter, y échouent, du reste, lorsque les locataires s'exaspèrent de leur présence, en pied d'immeuble. A moins, que, si l'on déplace le point de vue, et que l'on donne la parole au jeune qui, sans cesse, dans nos entretiens, passé le stade de la provocation, la réclame pour notamment s'insurger contre l'image qu'on donne d'eux, ceux ci l'investissent *" lorsqu'on en a assez d'être " chamaillé " par les gens qu'aiment pas qu'on fume en bas de l'immeuble*" Occupé par les voitures des résidents, tout aux moins, ceux dont les fenêtres donnent au-dessus, le parking des jeunes se trouve, au même titre que la voiture qu'ils surveillent, sous le contrôle des résidents. Le lieu investi par les jeunes, est de fait mobile. Les jeunes, dont la proximité contraindrait les bricoleurs à se déplacer, sont eux-mêmes chassés, en raison de leur nature volubile, par quelques plus proches riverains. Leur présence, nous l'avons évoquée plus haut, fait régulièrement débat, engagés dans des trafics selon certains, stationnés plus prosaïquement là, " *parce qu'ils n'ont rien d'autre à faire, parce qu'ils ne sont pas insérés socialement, n'ont pas de boulot. C'est quand même le symptôme de quelque chose qui ne va pas bien dans notre société*. " Le lieu est, dans tous les cas, bruissant : sempiternellement présents, ils discutent, parfois se disputent : *" trois quatre jeunes, qui n'ont rien à faire, au bout d'un moment ça dégénère* " explique un jeune du quartier employé par la mission locale à Aulnay, dans le sillage de monsieur Olga dont nous avons rapporté plus haut de similaires propos. Ils sont là, quotidiennement jusqu'à une heure du matin, au grand dam des locataires et propriétaires des choux environnants même si toutefois, ils respectent le rythme des fenêtres qui s'allument ou s'éteignent au dessus d'eux, et à cette heure, la musique s'arrête. Dans le cas contraire, précise madame Sopier, il y aura toujours quelqu'un pour téléphoner à la police. Sur le parking Jupiter, où nous en interrogeons un, ils en arrivent, ils en arrivent… Très vite, on se rend compte, que ce n'est plus forcément le même qui nous répond. En une heure, pas moins d'une quinzaine, l'un terminant la phrase d'un autre, ont défilé auprès du magnétophone. L'entretien commencé avec trois, s'élargit à dix, pour retomber à deux, aussitôt rejoints par quatre autres bien vite emmenés par un grand venu exhiber sa nouvelle voiture. Tant et si bien qu'on ne sait plus très bien, il n'en reste plus que deux et puis à nouveau sept, si, la volée d'enfants a été ou non abondante. Les habitants semblent du haut de leur balcon osciller entre

les mêmes hésitations et tendent à penser les jeunes par grande catégorie, à la manière finalement de ce que nous en donne à voir de manière encore plus éloignée les médias. Relativement d'accord sur leur âge - entre 17 et 20 ans - ils ne savent ni leur nombre, ni qui ils sont. Et madame Sopier, néanmoins tolérante à leurs égard dans l'entretien, de s'interroger sur les jeunes qu'elle rencontre tous les soirs en rentrant sa voiture dans son garage *" Il y en a tout le temps, est ce que c'est les même, j'en sais rien parce que je n'arrive quand même pas à les repérer. Avant, je savais les reconnaître parce que plus ou moins, je les avais vu grandir mais ceux là non, je les connais pas donc je les repère pas, et en plus il y a de plus en plus de noirs, donc sans être raciste je ne sais pas si je regarde pas attentivement je sais pas reconnaître un noir, d'un œil rapidement, comme on peut le faire avec des blancs, c'est plus facile, là, je mémorise pas. Ils sont là tous les soirs, pas plus le vendredi, que le samedi soir. Il y a un petit noyau, en permanence*." Madame Demus, qui a pleine vue sur eux depuis son balcon, ne sait pas très bien où ils habitent ; *" Dans notre immeuble, il y en avait un, mais maintenant, il n'est plus là. Il y en avait un de l'autre immeuble, mais il n'est plus là non plus. Et maintenant je pense que ce sont les jeunes, qui sont des choux à côté, où il y des gens des HLM, je sais pas quoi ".*

On s'inquiète un peu, dans la résidence, au vu des meubles qu'ils y auraient apportés, de les voir véritablement installés. " *C'est des calomnies,* nous rétorque un jeune*, je vais pas aménager quand c'est pas chez moi. C'est un de nos potes, un vieux qui habite pas la cité qui l'a pris dans les encombrants et l'a mis dans le box. Depuis, il l'a pas repris* ". Cette assertion nous semble avoir du sens. Car à cet âge, par-delà le respect crédible de la propriété d'un autrui qui tous les jours nous surveille, l'ancrage sur le parking des box, sur les toits desquels, certains tout de même n'hésitent pas à monter, s'accompagne d'une certaine mobilité . Dans le parking il y a des jeunes, rejoints ou accompagnés par d'autres jeunes armés de leurs voitures, dans lesquelles tout le monde, à un moment ou l'autre, finit bien par monter : l'un va y mettre un CD, l'autre se sert du siège comme siège, quand un autre s'est installé lui sur le capot. La voiture, vécue elle même comme un territoire, amène, point de vues de jeunes désoeuvrés, son lot d'animations : avec elle, on escompte nouveaux venus et éventualité d'une virée. Le parking est le point d'ancrage d'un quartier où, entre jeunes, l'on ne cesse, les mots sont sans cesse prononcés, de " tourner " ou de " bouger ". La voiture, objet mobile par excellence, les extrait régulièrement, du parking. *" Une voiture,* dit un jeune de la bande de Jupiter, *c'est fait pour bouger, tout le monde en profite. On tourne, avec cette petite voiture, dit son copain, qui n'a pas encore la sienne, on l'emmène à nettoyer, on bouge avec*, , même si souvent l'on ne bouge pas très loin, pour revenir parfois aussitôt sur le parking : Les points karcher et points lavage à l'entrée des deux quartiers sont des destinations fréquentes. La voiture n'oublions pas est un bien cher. La voiture , fruit de petits salaires ou de places de foot vendues au noir, ne serait pas forcément difficile à acquérir. Le problème vient après : il faut payer l'essence et l'assurance. (Dans la bande de Jupiter, on trouve ceux qui travaillent, ceux qui sont en formation ou au lycée technique, ceux qui vendent des places au noir à l'occasion des matchs de foot, et ceux qui cumulent les statuts "*Tu vend les places,* dit l'un en formation, *pendant 9 mois, après tu travailles deux mois, ça y est t'as une voiture. Lors des matchs du parc des princes, de bons matchs comme le PSG contre Marseille, si ça nous rapporte en une soirée que 1000 francs,*

c'est qu'on travaille mal. Pour le mondial on avait une place. On l'a vendu 4000 francs, on l'avait achetée pour 400 francs". Nombre de trajets et petits tours bien souvent effectués dans l'enceinte et les pourtours de la cité peuvent être imputées à des questions d'économies, mais aussi au fait et Mustapha confirme nos observations, que beaucoup n'ont pas le permis. Certains ont même tenté de faire de leur mode de vie, un petit commerce : ceux qui font monnayer le petit tour en voiture sont appelés les *"creveurs d'essence"* . Il faut tantôt leur donner 4 euros pour être au volant à côté d'eux, tantôt aider à payer le plein si on est un habitué des petits tours. Les sorties que permet la voiture transforment elle l'oisiveté, nouvelle forme de déviance, selon Michel Foucault, en loisirs plus orthodoxes, le déplacement conférant l'illusion d'un but et d'une activité.

Quoiqu'il en soit, la fermeture du parking aux résidents et aux jeunes surtout qui en avaient fait leur terrain jeu, ne s'est pas faite sans contestation de leur part. A plusieurs reprises, ceux-ci ont démonté les barrières, qui aussitôt étaient remontées. En guise de contestation, la barrière arrachée, a été exposée sur le toit de la bibliothèque. Une autre fois, l'acte s'est accompagné de leurs revendications pour que le parking leur soit laissé, écrites sur le sol. Le parking piétiné par tous les âges, fait que parfois on a pu grandir dedans " *C'est pas rien, d'avoir perdu notre parking*, nous dit Karim, *quand je pense qu'on y était depuis tout petit*. " Parmi ceux rencontrés, plusieurs étaient d'anciens de la cité, qui bien que résidant en pavillon, avait gardé le terrain de jeu- parking de leur ancienne habitation. Le local qu'il ne cesse de réclamer en lieu et place du rez de chaussée d'un de leurs immeubles leur a été refusé, alors que des espaces, s'insurgent Karim, sont accordés aux associations.

Salon ou salle de bain de l'appartement ?

Le parking pourrait un peu revêtir les caractères du café, dont parle H. Coing, café qu'il qualifie de salon du pauvre et qui dans l'îlot Jeanne d'Arc des années 60 solidifiait les liens spontanés entre proches voisins. Sur le parking des adultes, on palabre, mais à la différence du café de l'îlot Jeanne d'Arc, on y reçoit des amis, qui ne sont pas forcément les voisins avec lesquels on se lie peut-être moins facilement aujourd'hui : le carrossier turc, qui s'active sur la voiture d'un client, est rejoint dans l'après-midi par un ami du Blanc-Mesnil ; un autre de Bondy passera également. Ils s'entretiendront avec le carrossier, penché sur la voiture d'un client que celui-ci doit terminer dans l'après-midi. L'un des deux amis, à la recherche d'un tournevis dans le coffre-boîte à outils du carrossier, en profite, pour s'adonner à quelques manipulations sur son propre véhicule: l'essuie-glace un peu bringuebalant, le rétroviseur pas trop droit. Sur le parking de la tour HLM Jean Jaurés à Choisy-le-Roi, que nous avons à plusieurs reprises arpenté à l'occasion de recherches effectuées dans le CAUE logé dans la tour d'à côté, nous avons rencontré un homme installé dans sa voiture en train de manger son sandwich. Chargé de la maintenance d'ascenseurs dans plusieurs villes du département, il a coutume, quand ses missions n'en sont pas trop éloignées et depuis 30 ans qu'il travaille pour la même société, d'y séjourner pendant ses pauses. Il y passe donc plusieurs fois dans la journée, entre 12 h et 14 h donc mais également juste après le travail vers 17 heures, s'octroyant ainsi une halte avant de rentrer chez lui à Soucy-en-Brie. Il y trouve là, quelques

amis, deux balayeurs, un gardien de la cité et quelques personnes des tours qu'il a eu l'occasion de rencontrer pour avoir été chargé de l'entretien de leurs ascenseurs pendant 10 ans. Cet homme nous dit préférer cet endroit au café où il se sent, dit-il peu à l'aise et surveillé. Le balayeur, employé par le service entretien de la municipalité étaye son propos. " Au café des gens rapportent des choses sur vous, et puis on peut y trouver le patron ".

Mais au terme de salon employé dans les années 60 par H. Coing (1966), on préférera celui de salle de bain, qui nous fut soufflé par un tout jeune médiateur natif du quartier, employé de la mission jeune. Le jeune médiateur l'emploie pour évoquer le parking, à l'instar de ce que disait H. Coing du café : le parking sert le surpeuplement dont sont tout particulièrement sujets les logements des quartiers nord. Les 3000 sont concernés par l'augmentation récente des familles nombreuses. Le GPU, qui l'a inscrit au premier plan de ses préoccupations, impute à la sur-occupation des cellules d'habitation, le très fort investissement des espaces extérieurs, situation qu'il a vocation à améliorer par la réhabilitation de ces mêmes espaces extérieurs. La salle de bain en 1998 est la pièce la plus privée de la maison. En cela, elle nous semble plus adéquate pour dépeindre, en cette fin de siècle individualiste dont ne sont pas exclues les banlieues, les relations sociales. La salle de bain note D. Pinson, dans son étude sur les modes d'habiter des générations immigrées en milieu HLM de Grenoble (1995), refuge du corps, alternativement occupée par tous les membres de la maison, est le lieu où l'intimité est la plus à même de se développer dans un appartement où le salon peut tout à la fois accueillir la vidéo et le lit du fils. Elle est l'endroit privilégié d'une élaboration de soi "*qui reproduit*, dixit Pinson, *inconsciemment des habitus profondément intériorisés, en même temps qu'elle explore, d'une manière plus ou moins active et délibérée, les chemins d'une mise en valeur de soi, à travers son corps, orientée vers la communication auprès des autres d'une identité acquise ou d'une nouvelle identité en gestation*". La confusion des repères, les discontinuités de sens dans le contemporain, stipule notamment l'anthropologue D. Le-Breton (1991), amènent chaque acteur à une production personnelle. L'individu tend de plus en plus à s'auto-référencer et à chercher en lui-même dans ses propres ressources. Le bricolage, chose que ne peut comprendre la femme (seul le résultat synonyme d'économie, l'intéresserait), manifeste l'inventivité de celui qui s'y adonne, dit Sansot (1991). Sur le parking du Galion, rendez vous tacite des hommes, le dimanche matin entre dix et douze heures, la femme est exclue et la bière circule. Tout y est, matière à discussion : "*la voiture en premier chef mais également d'autres sujets d'hommes,* dit un habitué, *le sexe par exemple*." Selon un autre, *"Si vous cherchez le week-end le serrurier de Jupiter et qu'il n'est pas à la maison, c'est sur le parking que vous avez toutes les chances de le trouver".*

Le parking, lieu privé de l'homme, finalement, tendrait à témoigner d'une "publicisation" de la vie privée. Un peu d'identité semble comme venue s'épancher sur les abords de la maison. Les jeunes des générations immigrées, estime Daniel Pinson mais également parmi tant d'autres François Dubet, entre deux cultures, investissent d'autant plus l'espace public des quartiers que la maison, refuge des parents au regard d'un extérieur régi par les codes de la société d'accueil, niche de reconstruction d'un univers d'autant plus en voie de déperdition que le retour au pays est de moins en moins envisagé, est parfois vécue par la toute jeune génération sur le mode de

la contrainte. Pour cette dernière, le dehors où se profile l'horizon, est synonyme de libertés à conquérir. Là, ils s'y réunissent avons-nous vu, là, ils se donnent toujours rendez-vous, car *"il n'y a que le très bon copain qui peut venir (nous) chercher à l'appartement*.". Et si selon, Kolkoreff, les espaces de mobilités tels que celui du RER, sont appropriés par les graffitis, et que la mobilité, est surinvestie par les jeunes, les enquêtes effectuées dans les cités révèlent un très fort enracinement local. Cet enracinement au regard des espaces occupés ne prendrait-il pas son point d'ancrage finalement au plus près de la maison ? Le hall du bâtiment 15 est le premier lieu squatté par les jeunes à la cité Jupiter. En seconde position, vient le parking de la bibliothèque. L'un et l'autre, font, un peu, figure d'annexe de la maison. "*Ici,* (il parle du parking) *c'est chez nous,* explique l'un d'eux, *on va pas traîner dans un parking qu'est à trois cents mètres de chez nous, c'est bête*". L'espace est un endroit calfeutré et protégé, placé sous dépendance des fenêtres des parents qui le dominent.

Parking du marché à la tombée de la nuit. Dans le lot de voitures stationnées, on peut voir trois ou quatre habitacles occupés. Des hommes parlementent dans chacune d'entre elles, et cela pendant au moins l'heure que nous prenons pour les observer. Deux algériens du foyer limitrophe qui n'ont pas de permis de conduire, ont pris place en face, sous l'arrêt de bus. En somme, puisque on y voit aussi le traditionnel groupe de jeunes occupé à "fumailler" auprès de leur auto, le parking réunit aussi des groupes sociaux différents. Ce qui nous inciterait à dire que ce dont on se prémunit, à voir tant de nappes privées étendues sur l'espace public, c'est parfois par delà le seul problème du voisin, l'Autre en général, que l'on peut également trouver dans la cellule d'habitation.
Le parking a bien des avantages. Il module sur un même espace le clair et l'obscur, qualités propices, trouve-t-on écrit dans la revue *HLM d'Aujourd'hui*, à l'illicite mais exploitable à des fins de meilleurs voisinage. De fait le privé, s'il n'est pas toujours bien vu lorsqu'il déborde trop sur l'espace public, se mesure en terme de lisibilité. Parking du marché, il disparaît dans l'ombre des voitures. La concentration des véhicules sur ses marges tend à neutraliser tout ce qui s'y passe. Il faut vraiment s'y prendre par deux fois pour voir que des hommes habitent des voitures. Les témoins de Jéhovah - les 3000 recèle une communauté conséquente - qui ont fait du parking Degas et du parking du marché leur lieu de rendez-vous ont choisi ces derniers pour leur valeur "de discrétion". Le prêche qu'il font de manière fréquente, s'organise par étape. Les proclamateurs - tel est le nom de ceux qui officient après le travail - se réunissent chez l'un d'eux avant de partir deux par deux porter la bonne nouvelle chez les gens. Au bout d'une heure tout le monde se réunit sur les parkings. Là on discute avant de changer de partenaire pour une nouvelle tournée de porte à porte "*C'est l'endroit le plus discret que nous avons trouvé ici*, nous explique l'un des proclamateurs. "*Vingt personnes réunies ça fait un peu meute, et ça attire vraiment le regard"*.

Cité Jupiter, la bande de jeune, s'accommode du clair et de la pénombre du parking de la bibliothèque. Ce dernier est tout autant espace de rencontre que de reflux. Sur ses bordures il est possible de fumer des joints sans trop craindre d'être dérangé. L'espace central de ce petit parking sur lequel la bande sans cesse agrandie finit toujours par débordée, est elle exposée aux

regards depuis les immeubles. "*Au moins ici,* dit un jeune, *les parents sont tranquilles, ça les rassure de nous voir ici, on ne fait rien de mal."* Le parking d'une cité de Strasbourg, investi par les jeunes, selon Viviane Claude, est un morceau de ville à l'abri des lois et des règlements du contrôle social. Ce que ne sont pas les parkings étudiés ici, dominés par les fenêtres des résidents, investis selon des règles d'usages déterminés.

Seuil, lieu de transit, de halte, d'attente ou d'hésitation

Le parking est un lieu de passage. Situé à la confluence des flux, l'espace où réside la voiture joue un peu ce rôle de seuil dont parle Maillol. "*Un mec va garer sa voiture, il rencontre quelqu'un, ils se parlent : le parking quand il n'y a pas des mécanos, je peux pas dire que c'est un lieu de vie, mais c'est un lieu de rencontres*" explique Rachid, un jeune de 30 ans. Les mécaniciens et les bricoleurs sont des têtes connues. On vient s'entretenir avec eux, dans le cas de rapports plus soutenus. Monsieur Olga, de retour des courses, accompagne sa femme, devant le hall d'entrée. Une fois, femme et courses engouffrées dans l'ascenseur, il ramènera la voiture dans le box. " *Je compte pas sur lui avant une heure* ", s'esclaffe, madame Olga. Quelques jours plus tard, le mari nous explique : *" Le parking est un lieu où l'on peut passer dire bonjour parce qu'il y a untel qui parle avec untel. Et il y a un troisième qui vient, il y a une conversation qui se déclenche. Et puis un autre qui passe, qui a fait ses courses, ou qui revient des courses. Quelqu'un qui lave, par exemple, on va rester avec lui. C'est une façon de l'encourager. Pendant qu'il nettoie, on parle d'autres choses, de la politique ou d'autres choses*. " Le parking, où l'on parle " voitures mais " pas que de voitures ", nous dit un ancien du quartier, capte celui à qui surgit l'envie de tailler un brin de conversation.

Le parking est un lieu d'effervescence. Inscrit à la confluence de deux flux, la sortie du travail par exemple, l'entrée dans la maison, il se présente comme un entre deux. Seuil, donc, il l'est par définition. La camionnette-guérite de monsieur Rachid vendeur de Chiche Kebab, sandwichs, merguez, frites, installé sur le parking le plus périphérique de la cité Paul Cézanne, en a fait un peu son profit : ses clients la vivent comme un avant pont de la maison. Tous sont des habitués, qui s'y arrêtent sur le chemin de la maison, l'un, une fois la réparation de l'auto du voisin finie, l'autre, le travail ou les courses achevées, pour s'y abreuver et manger un sandwich, *"L'encas avant le couscous du soir"* plaisante un des clients. En plus des snacks habituels, la camionnette guérite propose quelques spécialisés " maisons " : la fécule de pois chiches. Monsieur Rachid, est un ancien employé dans la restauration, qui après un accident de travail n'a plus trouvé d'emploi. Depuis, il se sert de sa très vieille camionnette sur laquelle sont inscrites à la craie les prestations – coca, fanta, sandwich, etc. - qu'il proposent les jours de marché. Mais trois jours de travail dans la semaine, c'est insuffisant pour nourrir toute sa tripotée d'enfants. Depuis peu dit-il, il occupe, les autres jours de la semaine, le parking Paul Cézanne, bien que la police municipale le lui ait interdit, et que sa demande écrite en bonne et due forme au Maire soit refusée. Il vitupère contre le maire, d'autant que la Police nationale n'y trouve rien à redire : Il a la licence nécessaire à la vente. Et puis là, sur ce parking, inoccupé, en

raison de son éloignement des demeures, laissé à l'abandon, *"je ne gène personne*." *"On n'arrête pas de me mettre des bâtons dans les roues,* dit il, on *veut-on faire de moi un délinquant?"*. Il y a deux ans, une boutique inutilisée et délabrée, décelée dans le centre commercial du Galion à moitié inoccupé lui aurait permis de faire une chambre froide pour stocker des produits laitiers. Or celle-ci lui a été refusé bien qu'il se proposait de la refaire. Un an plus tard, nous le retrouvons, dans l'enceinte de l'atelier mécanique, à proposer ses services à l'emploi jeune chargé de sa surveillance, les mécaniciens travaillant la journée continue pouvant, il est vrai, représenter une clientèle non négligeable. Le parking, situé très en périphérie des immeubles, est à Aulnay, comme à Créteil, utilisé par " un libre entrepreneur " décelant dans son emplacement la garantie d'un marché. A la fois proche et éloigné de la maison, il s'adapte à la demande locale, voire fournit des services non assouvis sur le marché légal. Les 3000, comme nombre de quartiers, sont sillonnés par un marchand de glaces dont les prix défient toute concurrence. A Créteil, Fahrid, installé, dans sa camionnette, propose sur l'une des places de stationnement situées à l'entrée du quartier ses " pizzas cuites au feu de bois ". Etudiants, propriétaires et locataires des choux comptent au nombre de ses fidèles clients. Sa présence le soir, alors que les magasins de la galerie commerciale comme nombre de commerces à Créteil du reste sont depuis longtemps fermés enchante Madame Jacky, qui, peut ainsi, à tout moment, convier neveux et amis venus la visiter, à rester à dîner le soir, sans avoir à se soucier du menu ou de l'état de son frigidaire. Bon, évidemment, dit elle, le problème c'est que Fahrid, supposé être quotidiennement sur les lieux, ne l'est pas toujours au moment escompté..

Comme le café, décrit par Maillol et Coing, la camionnette-guérite de monsieur Rachid est utilisée comme espace de transition - on y bavarde avec le marchand ou avec un autre consommateur - entre l'univers extérieur et l'intime de la maison. Dans un quartier, constitué de micro-territoires où "*tout le monde ne s'entend pas avec tout le monde*" explique un homme - un bout d'espace investi par telle bande ne pouvant l'être par telle autre - le parking fait diversion : de par sa fonction de lieu de passage, la population rencontrée est véritablement diverse. Sur le parking Paul Cézanne un peu excentré on ne s'arrête jamais bien longtemps. Le va et vient y est constant, comme sur le parking investi par la bande de Jupiter. Ces derniers y trouvent là d'autres satisfactions que ce qu'ils vont chercher dans les "virées" : la sortie festive et la possibilité de côtoyer d'autres univers sociaux. Cependant, le parking fonctionne, relativement, comme un centre-ville. Se rencontrent là, les flux multiples des personnes habitants la cité. Parking de la bibliothèque, les jeunes stagnent à l'intersection ; les autos, les piétons, et les bus, vont, dans la rue Matisse très passante dans les deux sens. La double couronne des box fait se rencontrer les enfants des immeubles HLM et des choux en copropriété du 11 13 5 et 7 de l'avenue Picasso, que l'on a pu d'ailleurs rencontrés dans le hall du petit chou HLM avoisinant, vu, nous dit le gardien du 11 qu'il ne peuvent squatter dans leur propre hall.

D'une manière générale, et quelque soit son affectation, le parking, espace le plus excentré de la résidence ouvre cette dernière sur l'extérieur. La dalle de Jupiter, investie par les bricoleurs,

accueille des gens qui n'habitent pas la résidence : les amis du carrossier Turc ; un jeune venu voir ses parents dans la zone pavillonnaire d'à côté et qui en passant vient dire bonjour à ses anciens compagnons d'enfance ; un autre, dont les parents ont récemment emménagé en pavillon et qui depuis, plaisantent ses copains, " s'y embête ". La camionnette de Fahrid, recense, comme autres clients, ces non-usagers du quartier, que sont les habitants du quartier limitrophe de la Levrière, et… les policiers. Nous avons pu voir ces deniers s'attarder au comptoir de l'estafette. Le parking, investi par Fahrid fournit-il, ce que nos précédentes enquêtes avaient mis en évidence ? Des policiers, interrogés sur leurs difficultés et leurs façons de pénétrer les quartiers, y regrettaient l'absence de commerces et pôles d'animation : les commerces mais pourquoi pas, ceux, ayant pignon sur parking, sont vécus par ces derniers comme des pôles relais. Ils constituent l'un des rares points de contact avec la population, et leur assurent, ce faisant une entrée beaucoup plus lente et progressive, finalement, que les grandes voies, que l'on se propose parfois de créer pour les aider à ouvrir leur chemin en des lieux où leur présence, est contestée :. Le commerce pour lequel la présence est légitimée a toujours été pour les forces de police un interlocuteur traditionnel. A Créteil, dans le document présentant la phase pré-opérationnelle du projet urbain du quartier, celui-ci est du reste compté, avec l'université, les bailleurs, syndics, et représentants d'associations, au nombre des institutionnels, avec lesquels le projet peut être discuté. Mimoun, rappelons, le réparait la voiture des fonctionnaires du commissariat, pour un coût - il le répéta à plusieurs reprises- qu'il considérait comme modique, mais qui lui permettait de poursuivre son travail. Les compter parmi ses clients donnait un crédit à son activité qu'il exerçait au noir. Autour de monsieur Rachid, s'agglutinent la flopée de jeunes, crains peut être par les commerçants du centre commercial, très touchés par le vol à la tire. Monsieur Rachid, dont le statut d'ancien résident des 3000 l'amène à employer le pronom possessif pour désigner son quartier, traite d'une manière paternelle ses jeunes clients un peu comme ses fils. Régulièrement,il remet un peu tout le monde dans le droit chemin, faisant la morale ci et là à quelques uns des fils du quartier.

L'individu toutefois, pour pouvoir y accéder doit se plier à certaines conditions : être mécanicien ; connu d'un résident ou, comme on a pu le voir faire avec Mimoun, avoir été introduit auprès d'un ancien. Le réparateur d'ascenseur qui passe sa pause du midi sur le parking de la cité Degas à Choisy-le-roi, connaît des gens de la résidence où il fut pendant dix ans chargé de l'entretien des ascenseurs. Sa pause, il la passe dans la voiture sur laquelle il a pris soin d'apposer, en guise de marqueur d'identité : son panneau : " Urgence, dépannage d'ascenseur Schindler. "

Le parking, ouvert sur l'extérieur, conserve des frontières plus hermétiques avec la résidence. Les relations qu'entretiennent les mécaniciens et bricoleurs entre eux semblent souvent se limiter à l'espace du parking. Pour entrer en contact avec un bricoleur, il suffit d'aller sur le parking. Celui-ci, s'il n'y est pas à l'heure désirée, pourra être abordé à un autre moment de la journée, lorsqu'on rentrera garer sa voiture, ou un autre jour. Sur le parking Jupiter, monsieur X et monsieur Y se joindront par l'intermédiaire du portable, dès lors qu'ils auront des nouvelles concernant les pièces qu'il est convenu d'acheter. Les relations à l'inverse, peuvent se

poursuivre à l'extérieur du parking d'autant que pour certains cet espace permet parfois de s'extraire du logement. Monsieur Cami allait travailler le vendredi avec son ami mécanicien en préretraite, histoire dit il d'aller au restaurant " : *moi, comme je travaillais 4 jours par semaine ça me payait les cigarettes. J'ai jamais été trop gourmand, c'était histoire d'être ensemble et d'aller au restaurant* ". C'est le cas également de monsieur Olga. Entre mécaniciens, on se voit parfois dehors : on peut se rendre parfois en convoi au Mondial de l'Automobile, ou, pour tester les mérites d'un restaurant, avant d'y emmener, précise Monsieur Olga, un jour sa femme.

L'activité mécanique s'inscrit dans un quotidien, une vie résidentielle. C'est le dimanche matin, nous dit cet homme, que l'on trouve nombre d'hommes sur le parking, certains bricolant, d'autres palabrant, dans l'attente du repas que prépare, un peu plus haut, la femme, elle, est dans les fourneaux. Plusieurs, parmi les hommes rencontrés, n'y séjournaient finalement pas plus d'une heure ou deux, leur présence s'inscrivant comme une étape marquant la transition entre deux activités, un intérieur (le domicile) et un extérieur. Pour Bilal, gardien de nuit, la mécanique constituait, le premier jour, où nous lui avons parlé, une étape dans une journée marquée par un réveil lent et tardif et des activités extérieures : l'entraînement de judo, suivi de son boulot. A et D s'y arrêtent, le même jour, en revenant de leur travail. La voiture d'un arrivant sera monopolisée quelques temps pour le poste de radio, offrant l'occasion de bricoler en musique. Z s'y rend en voiture (il vient en fait à cinq minutes de là, de l'emplacement le long de la rue sur laquelle donne sa fenêtre, où il avait garé son véhicule) avant d'aller travailler puisqu'il y a vu un ami J anciennement résident d'un pavillon avoisinant. Le parking, situé à la confluence des flux, pour le cas de Jupiter bordé par deux rues, est riche en événements. Il bénéficie d'une vue sur la rue Matisse très passante où circule le bus. J, 31 ans, au chômage, dépourvu de permis de conduire et peu intéressé par la mécanique s'y rend en sortant de chez ses parents installés dans un proche pavillon, pour y trouver ses amis de jeunesse réparant des voitures avant dans de rentrer chez lui dans le Sud d'Aulnay où il a un studio. De là il pourra voir le bus. Pendant qu'il discute avec l'un, Z arrive, à la fois pour lui dire bonjour et pour voir si le mécanicien professionnel a le temps de jeter un oeil sur sa voiture dont il ne parvient pas à résoudre le problème. La conversation engagée entre l'un et l'autre sera interrompue par l'un des bricoleurs demandant à Z de l'emmener au garage Renault chercher des pièces. Seront du voyage, après une petite hésitation du chauffeur s'inquiétant de la distance à parcourir, J, un autre mécanicien et un jeune de passage. La conversation engagée à deux est terminée à plusieurs dans l'annexe de la résidence que constitue ici la voiture.

"*Le lieu commun* note Isaac Joseph,*c'est celui de l'attente, celui qui permet de passer d'une scène à l'autre, en sauvegardant l'unité de l'action, ou le lieu des péripéties et des retournements comme ressort de l'action. Ce n'est pas l'espace lisse sur lequel se pose l'oeillade de la raison, c'est au contraire l'espace de la tension, de l'hésitation et de la délibération, le lieu comme moment de mise au point, de mise au présent ou de crise entre deux territoires ou entre deux épisodes dramatiques*". Un jeune, à qui nous le lui demandons, nous fait part de sa journée parking : "*je suis venu sur le parking, après je suis allé à la bibliothèque, après je suis retourné voir des potes restés autour de la voiture. Un bus est passé, je l'ai pris.*

Au départ, nous on sait pas trop si on va bouger. On va sur le parking, y a deux bus qui passent, y a celui là, y a celui là, et hop on prend le troisième et on prendra le RER."".

Le parking-lieu-commun est aussi, dans les quartiers particulièrement concernés par le chômage et les emplois à durée déterminés laissant beaucoup de temps libre, un espace permettant d'affronter le monde ; car sortir de chez soi, pour se rendre à l'extérieur sans motif n'est pas de la plus grande évidence. Le parking ne peut-il être cet espace de transaction, induisant l'action, permettant à celui dépourvu d'objectif fixe de sortir de chez lui. La lutte contre l'ennui, selon Véronique Nahon Grappe, c'est *l'évasion à tout pri*x. Encore faut il pouvoir s'échapper de sa cité. "*Le délaissement,* écrit, encore Véronique Nahon Grappe à propos de l'ennui[21], *implique que nous choisissons nous même notre être*." (.) Or *nous ne pouvons décider à priori de ce qu'il y a à faire*. (.) *L'ennui saisit le présent. Les images de l'avenir effectuent une rotation, un retournement au passé, au déjà vu où tout est pareil*. Le parking, à la croisée des chemins, n'aide t-il pas, au vu de l'immédiateté des événements qui s'y déroule à sortir de l'immobilisme ?
L'espace public de la ville contemporaine ne doit t-il pas être pensé aujourd'hui à la lumière d'un monde nouvellement marqué non plus par le salariat mais le moindre emploi ?
L'espace public de la résidence, différant de l'espace public de la ville centre, n'est pas sans accointance avec la rue de la ville pré-industrielle, utilisée, en raison notamment de la précarité du logement, comme un espace de vie. Pour que l'espace public devienne un simple lieu de passage, il a fallu, une forte répression, un inlassable discours moral et la stabilisation du statut salarial (Ph Robert[22]). La crise et aujourd'hui le travail retrouvé mais précaire, laissent sur le lieu du domicile, une population masculine importante, dont le rôle n'est pas à négliger : selon Tarrius elle contribuerait par sa seule présence à la revitalisation des espaces publics, ce même espace public, dont on ne cesse de pleurer la mort. Nombreux sont ceux, parmi les hommes interrogés sur le parking, à occuper des emplois intérimaires ou à durée déterminée : Roissy, grand pourvoyeur d'emplois à Aulnay, par exemple, multiplie les emplois précaires, quand la fonction de gardien (discothèque, gare, entreprise, etc.) fréquemment occupée par les habitants des 3000 d'Aulnay, vient en tête des emplois proposés par la Mission jeune locale...

L'atelier mécanique créé par le GPU se voulait jouer le rôle d'interstice, en proposant des formations à une population en attente d'un emploi ; Un rôle que remplit à sa manière le parking lequel peut receler une population assidue de mécaniciens, qui parfois peut être pourront le quitter une fois un travail retrouvé. Le gardien de Jupiter confirme, comme nous avons pu nous même nous rendre compte puisque nos entretiens se sont déroulés sur deux ans, que l'on voit beaucoup moins W, employé chez Citroën, depuis qu'il a retrouvé du travail. Une femme interrogée cite un jeune, qui, à force d'aider son voisin à réparer des voitures, a fait une formation mécanique. Aujourd'hui il est salarié comme mécanicien dans un vrai garage. Une étude réalisée dans le Pas-de-Calais montre que le plus gros pourcentage des habitants de quartiers dits difficiles à avoir trouvé un emploi le doivent plus à la famille et aux contacts du

21 Nahoum-Grappe, *L'ennui ordinaire, un essai de phénoménologie sociale*, Austral, 1995

22 Robert, Philippe, " L'insécurité : représentations collectives et questions pénales ". *L'année sociologique*, n° 40, 1990

voisinage qu'aux services sociaux. Richard Sennett montrait déjà à Chicago que les familles les plus élargies se sont mieux adaptées que les restreintes, du fait de leur esprit d'entreprise, aux contraintes de l'industrialisation du XIXème siècle. La "méthode" aujourd'hui serait pour trouver un emploi moins de compter sur l'ANPE que sur soi et ses capacités d'initiatives. L'entreprise Citroën situé à proximité des 3000 recrute elle- même beaucoup de jeunes de ce quartier par interim pour ses emplois peu qualifiés de caristes. Les fils de ses anciens employés résidant aux 3000 ont plus de chance de se faire recruter, nous explique t-on à la Maison de l'emploi, laquelle les envoie directement chez Citröen, l'entreprise, recrutant par ce mode là de cooptation. Dans les annonces d'emplois proposées sur Internet par Renault est mis en exergue, pour des postes certes plus qualifiés, le facteur motivation, à savoir : la passion pour l'auto. La veille de rendre ce rapport, nous rencontrons, à Paris à deux pas de-là où nous habitons, un jeune interrogé deux ans auparavant sur le parking Jupiter, employé dans un magasin de réparation de motos et vélos.

" Il *n'y a pas de métier dans le quartier,* dit, encore un jeune d'une cité de Strasbourg *i*nterrogé par Vivianne Claude. Et celui-ci de répondre à Vivianne Claude, lui mettant en avant le secteur socioculturel, grand employeur d'un quartier comptant 155 travailleurs sociaux (et un café) : " *c'est pas un métier de travailler , si j'avais su, j'aurais appris un vrai métier, comme maçon, ou mécanicien par exemple* ".

Chapitre 3

LE LIEU DE LA TRAVERSÉE

Parking : Anglic. 1. Action de parquer (une voiture). C.f. garage, parcage, stationnement. Parking autorisé. Parking payant. 2. Par ext. Parc de stationnement, Parking souterrain, Parking couvert, à plusieurs étages. Acheter, louer une place de parking. Le parking d'un supermarché, d'un immeuble. Qui constitue une voie de garage.

Le Petit Robert, 1993

1. LES ATOURS D'UN SEUIL

Un lieu non identifié

Le parking est donc avant tout un lieu de passage. Comme tel, il est traversé par toutes sortes de personnes: les propriétaires de voitures bien sur mais aussi les habitants qui l'empruntent, sans forcément disposer de véhicule pour accéder au hall de l'immeuble. Le parking, selon le Petit Robert, " *constitue une voie de garage* ". Il n'a pas d'autres issues que la résidence. De par son inscription aux pieds de l'immeuble, il est pour beaucoup de résidents un passage obligé. L'aire de stationnement publique occupée par les voitures des habitants de l'immeuble de la Lutèce, par exemple, longe une voie sans issue qui mène aux immeubles. Les couronnes de box A et B, traversées par le boulevard Pablo-Picasso, sont utilisées également par un nombre important de passants extérieurs à la cité.

Au prime abord, l'espace traversé est, aux yeux des personnes interrogées, dépourvu d'identité. Conformément à l'acceptation première donnée par le Petit Robert, le parking, qui est un non-lieu, se définit par les bâtiments auxquels il se raccroche. L'espace non nommé hérite, d'ailleurs, du nom de la rue sur laquelle il se greffe – parking(Paul Cézanne, parking Degas) ou de la résidence (Parking Jupiter). Le parking de la galerie commerciale a pour les résidents du Grand Pavois qui l'utilisent, différentes appellations : parking de la galerie, parking au-dessus de la galerie commerciale, parking du haut, parking du bas. À Créteil, les couronnes sont désignées de la manière la plus anonyme par les lettres : A, B, E, I, survivances des appellations des différents quartiers sur les plans du Nouveau Créteil. Le quartier du Palais, par

exemple, avant d'être doté d'un des grands équipements de la ville, le Palais de Justice, était désigné par la lettre D.

Le parking est dévolu à l'action fugitive de garer sa voiture : le but, pour celui qui sort de son véhicule, est de regagner au plus vite le logement. On est du reste souvent pressé, le matin, pour se rendre au travail. Un signe de la main adressée par Madame Louisa à l'une de ses voisines, profitant d'une rencontre fortuite dans la zone des boxes, pour s'enquérir de ce qui s'est passé à la réunion de copropriété à laquelle elle n'a pu assister, rappelle à cette voisine, que le moment choisi pour converser n'est pas le plus propice. Le mot parking, si l'on s'arrête à la définition première du Petit Robert est un anglicisme. Parking, avant toute chose, est un verbe, qui se réfère à une action : celle de garer sa voiture. L'action est en train de se faire : parking est la forme conjuguée du présent progressif anglais, forme grammaticale qui n'existe pas en français. Le parking est donc le lieu d'une action en train se faire : comme tel, dans l'esprit des personnes interrogées, il n'a pas d'existence en soi. *A priori*, rien ne s'y passe, à l'exception de quelques conflits : disputes entre les étudiants et des clients du centre commercial se garant dans les emplacements privés de la résidence du Grand Pavois, discussions un peu vives avec les parents venus chercher leurs enfants à l'école Charles Peguy voisine, pour faire valoir que l'espace occupé par leur voiture est un endroit privé. " *Le parking, c'est pas comme l'ascenseur ou le hall d'entrée* dit Monsieur Daune *où là, à la différence du parking, on se parle et l'on se dit bonjour."*Puis, il se reprend *:* "*C'est vrai, qu'avant d'entrer dans l'ascenseur, j'ai déjà rencontré la personne sur le parking, dit bonjour et échangé ne serait-ce que par un sourire* ". L'échange, de fait, amorcé sur le parking peut se poursuivre par une conversation dans l'ascenseur.

Une portion de l'espace public d'où s'échappe subrepticement un peu de l'intimité de l'autre

Le parking constitue, avant le hall qu'il précède, l'une des entrées de la résidence. Le parking, qu'il soit ou non la propriété de l'immeuble, est privatisé par la présence de véhicules qui appartiennent aux habitants de l'immeuble. Il constitue, de fait, le premier espace franchi de l'enceinte résidentielle. Il est seuil donc, et à l'instar de la porte ou du pont, il signale, par sa simple fonction de jonction, la déconnexion d'un monde : du travail, par exemple, que l'on est en train de quitter alors que, dans l'horizon proche, le domicile s'annonce. Durant tout le temps que dure sa traversée, progressive, il assure le passage d'un monde à l'autre. Il permet en quelque sorte d'atténuer l'effet de rupture, non exempt de violence, que peut constituer toute transition. Monsieur Quieri, récemment installé dans le quartier du Palais, le perçoit comme tel. Pour expliquer les bienfaits de la couronne de box nécessitant de faire quelques pas, il la

compare au parking en sous-sol de l'immeuble de son ancienne résidence. " *Je suis coordinateur au collège,* explique-t-il, *j'ai beaucoup de réunions, je suis dans d'autres associations, donc je suis un peu pris partout, et tout le temps au chrono : avant j'étais content de sortir de l'ascenseur et d'être tout de suite dans la voiture, de ne pas avoir à marcher jusqu'à la voiture. Mais en fait ça me déstresse énormément d'avoir à marcher un peu. Car quand on sort de la voiture, et qu'on est obligé de marcher jusqu'à la maison, on a le temps de marcher un peu et de vider tout de même un petit peu son esprit avant d'arriver. Si c'était un peu dur au boulot, on n'arrive pas fâché ou quoi. On a le temps d'arriver et de se dire bon maintenant ça y est, faut que je déconnecte. Et à la maison, je vais trouver mes enfants et non pas mes élèves, les gens de mon boulot*. "

Le parking est un lieu de reconnaissance de l'autre. On y voit, de par sa fréquentation régulière, des têtes connues, ce qui, selon Maillol[23], participe d'une privatisation de l'espace limitrophe au logement : l'espace ainsi parcouru permet d'assurer la transition entre l'espace public très anonyme de la ville et celui très privé qu'est le logement. À ces têtes connues, on dit bonjour, comme dans le hall et l'ascenseur, ces autres seuils. Mais à la différence de ces derniers, sur le seuil parking, il semble qu'un pas de plus soit franchi dans la relation à l'autre. Aux dires de plusieurs personnes, certaines peu enclines à avoir quelque rapport avec leurs voisins d'immeubles, sur le lieu dit parking, on connaît ses voisins d'auto et leurs habitudes. Le mot habitude revient à plusieurs reprises dans les entretiens. L'habitude dit un petit quelque chose de plus sur l'individu que l'on croise dans le hall. L'habitude, pour reprendre le Petit Robert, " *est une manière de se comporter, d'agir individuellement* ". *"Dans l'espace public*, rappelle Quéré[24]*, nous ne saisissons non pas l'individu mais son affiliation à une catégorie. Y prédomine la gestion des apparences*". Or sur le parking, siège la voiture, à partir de laquelle, un peu d'intimité s'épanche. Madame Boni connaît le métier de ses voisins de parking : à la simple vue des légumes enfournés dans le coffre, ceux-ci, avec lesquels jamais elle n'échange mot, seraient vendeurs dans des marchés. *On se fait des idées*, dit-elle. Comment se fait-il que cet autre voisin de parking ne sort plus de la voiture la poussette escomptée. L'enfant serait-il malade ? Madame Sonia, à Créteil, s'est faite aborder un jour par quelqu'un, inconnu d'elle et de son mari peu présent dans le quartier, lui demandant si son mari n'avait pas les moyens de lui procurer des pièces pour son auto. " *Mon mari change de voiture tous les six mois, et toutes ses voitures, ce sont des Citroën. À mon avis, il a compris que mon mari travaille chez Citroën, il a jamais les mêmes voitures*. " Le parking a cette particularité, par rapport à ces autres portions de l'espace public que sont le hall ou l'ascenseur, de montrer un peu du bien privé du

23 Mayol Pierre, " *Habiter. " L'Invention du quotidien "*, tome 2. " Habiter, cuisiner ", Gallimard,1980

24 Quéré, Lois, Brezger, " L'étrangeté mutuelle des passants. Le mode de coexistence du public urbain ". *Annales de la recherche urbaine*,N°57,58, décembre 1992

voisin. Les boxes exigus, la porte entrouverte, laissent entrevoir un peu de l'intimité du voisin : en l'occurrence, les meubles, normalement consignés dans l'appartement auquel peu de gens accèdent et que le couloir protège de la vue de l'intrus reçu sur le pas de la porte. Nombre de boxes en sont remplis. Cette intrusion subreptice dans l'espace public n'est pas, au vu des entretiens, sans générer quelques formes d'interactions plus impliquantes que le simple bonjour-bonsoir que l'on s'adresse dans l'ascenseur et le hall d'entrée, et dont la fonction est de révéler de manière polie, première règle de civilité, que la distance avec l'autre n'en demeure pas moins maintenue. Au niveau de la couronne de box, selon Queiri, que la question intéresse, " *c'est plus amical que cordial. En fait, c'est intéressant ce que vous étudiez, je n'y ne faisais pas gaffe. Avec un, on arrive souvent au même moment ; quand il vient, lui, quand il gare son véhicule, c'est rigolo, il est obligé, car il ne peut pas rentrer dans son box, il ne peut pas ressortir la voiture de son box. Car je crois, il a mis des armoires sur les côtés pour stocker des trucs certainement, alors qu'est ce qu'il fait, il se place devant son box, il enlève le frein à main, il éteint son moteur. Il sort de sa voiture, il passe devant, et il pousse sa voiture en marche arrière. Il a l'habitude, ça se voit, il le fait depuis longtemps parce qu'il réussit du premier coup à chaque fois. C'est-à-dire que, quand il place ses roues, il place la voiture et il n'a pas besoin de faire de manœuvres. Vous voyez, on dirait qu'il a calé ses roues. Il sait où il faut qu'il place la voiture. Il doit avoir un point de vision, un truc comme ça. Il place la voiture et après il pousse. Il passe, mais juste entre les meubles, c'est rigolo. Donc, j'ai vu ça, la première fois, j'ai vu comme un air de méfiance. Alors j'ai fait ça, un pouce levé si je me souviens bien, j'étais épaté.* " Le box utilisé à des fins de placard ou réserves, n'est pas destiné à ça. Aussi, celui cherchant à y caser en plus son auto, se livre-t-il à de petits exploits qui peuvent ne pas laisser indifférent son voisin de box. La description longue et précise témoigne de l'intérêt que Quieri a pu porter à son voisin. Cet intérêt existe d'autant plus que presque tout le monde est confronté, au regard de l'exiguïté des box, à de semblables difficultés. Monsieur Quieri, lui, s'est attaché à les éviter en louant en plus de celui dévolu à son gros 4/4, un autre box, aux fins uniques de conditionnement. Mais, les meubles, surtout, que l'on entasse dans son garage ne sont *a priori* pas proposés à la vision. C'est pour protéger son bien et son quant à soi, que Norbert, 23 ans, tout juste installé à La Lutèce, préfère, bricoler sa voiture dans le box de ses parents que sur le parking de son domicile. " *Il y a toujours des regards ici qui se promènent, les gens peuvent voir ce que j'ai.* "À l'instar de ce que nous avons dit des hommes, qui pour regarder la voiture qu'ils admirent , cherchent à révéler au propriétaire le bien-fondé de leur présence auprès de leur véhicule, Quieri excuse l'intrusion de son regard dans la propriété d'autrui par un signe : le pouce levé signale au voisin, avec lequel il parlait auparavant, son admiration. L'admiration constitue bien une distorsion aux formes d'interactions minimales habituelles dans le lieu seuil. L'admiration, si l'on se saisit à nouveau du Petit Robert, c'est, au premier sens du terme, " *un étonnement devant quelque chose*

d'étonnant et d'imprévu " ou, deuxième sens donné par le dictionnaire, " *un sentiment de joie et d'épanouissement, devant ce qu'on juge supérieurement beau ou grand* ". En somme, le sentiment ainsi exprimé au voisin accorde à celui-ci une certaine valeur, ce même voisin à qui, selon Agnès de Villechaise, nombre de locataires HLM reprochent l'image négative qu'il renvoie d'eux-mêmes : le voisin pour cette raison serait évité ou méprisé. Aux 3000 comme à Créteil, au vu des entretiens corroborant les recherches faites sur les banlieues, ceux entretenant des relations avec leurs voisins le doivent à leur ancienneté dans les lieux, et ce faisant leur plus grande acceptation, ou aux faits que, par le biais de leurs enfants, ils sont amenés à entrer en contact avec les parents.

Nous pourrions, à l'issue de ce que nous observons sur le parking, ajouter un autre motif à la relation sociale : l'incident. Ce que l'on voulait ne pas laisser voir, soudainement, et sans qu'on y prenne garde, s'offre à la vue. Le parking constitue l'un des rares espaces publics où le bien de l'individu s'immisce dans le champ de vision. En cela, il fait un peu figure de territoire d'exception, et est parfois matière à de nouvelles formes de relations sociales. Dans l'espace attenant à la résidence, on connaît habituellement ne serait-ce que de vue son voisin. *Connaître,* écrit Simmel*, ne veut pas dire que l'on se connaît mutuellement, c'est-à-dire que l'on voit dans chaque personne ce qu'elle a de véritablement individuel, mais seulement que l'on a pris note de l'existence de l'autre. Chose caractéristique, pour faire connaissance, il suffit de dire son nom, de se présenter, ce qui définit ce concept de faire connaissance, c'est qu'une personne existe, et non ce qu'elle est. En disant que l'on connaît une certaine personne, on désigne clairement l'absence de relations véritablement intimes : on ne connaît l'autre que ce qu'il est pour l'extérieur ; soit dans un sens de pure représentation sociale, soit de telle sorte que l'on ne connaît justement que ce que l'autre nous montre: le degré de connaissance que contient cette manière de bien se connaître ne renvoie pas à l'en "soi" de l'autre, non pas à ce qui est essentiel à l'intérieur de lui-même, mais seulement à sa surface tournée vers l'autre et le monde. (...) C'est pourquoi cette connaissance au sens social du terme est le véritable siège de la discrétion. Car celle-ci ne se réduit pas au respect du secret de l'autre, de sa volonté de discrétion, de sa volonté directe de nous cacher ceci ou cela, et commence déjà par s'abstenir de connaître tout ce que l'autre ne révèle pas positivement. Les relations entre les hommes se départagent sur la question du savoir réciproque : tout ce qui n'est pas dissimulé peut être connu, et tout ce qui n'est pas révélé ne doit pas non plus être révélé. "* Or sur le parking, justement, ce que l'on ne voulait pas révéler se révèle par accident, et, selon nous, cet accident donne lieu à des échanges inattendus. C'est dans le parking que Monsieur Quieri a commencé à entrer en contact avec un voisin qu'il croisait régulièrement dans le hall, mais ne lui disait jamais bonjour. Dans le box, l'homme est pour un moment à l'état d'arrêt. Il répare le siège enfant dans sa voiture tandis qu'à ses côtés les enfants prennent vélo et jouets. La proximité

d'avec son voisin de box l'oblige à entrer en con tact avec lui D'autant que le temps que l'on y reste est limité et que le box, tout comme la voiture, constitue une enveloppe protectrice, à l'intérieur de laquelle on ne craint pas trop l'ingérence prolongée des gens. " *Quand je suis dans la voiture*, remarque Monsieur Queiri, *les gens me reconnaissent parce qu'ils m'ont vu au box. Ce sont des gens que je vois au box, on se croise, moi j'arrive pour aller au box, eux en sortent. Alors quand on se voit sur la route, ils me font un appel de phare ou un signe de la main, et pourtant on est chacun dans sa partie intime, dans sa voiture, on se parle avec les phares de la voiture, pas avec notre main*. "

Un lieu de réputation insécure mais à l'ambiance plutôt sécure ?

La vision du parking est rendue trouble par la présence des voitures : garées les unes à côtés des autres, celles-ci contribuent à le rendre peu lisible, à en faire un espace flou. De fait, le parking a, dans les représentations des acteurs institutionnels interrogés, une bien mauvaise réputation. L'espace un peu ombré qui se forme entre deux voitures stationnées serait propice aux trafics en tout genre : entre l'aile et le capot d'une auto s'échangeraient ici et là quelques paquets de drogue. Nous l'avons lu à plusieurs reprises dans la littérature produite par les différents acteurs, architectes, urbanistes et maîtres d'ouvrages. Or, au regard de ce que nous en disent les habitants, ces mêmes voitures, leur présence ou absence exprime une certaine stabilité en renseignant sur le rythme des résidents : le parking dit beaucoup sur le travail que l'on a ou que l'on a pas. En cela, il est porteur de norme. L'espace, la plupart du temps perçu comme insécure, peut également générer pour celui qui le traverse une impression de sécurité. Dans les entretiens, l'association parking / voiture / travail est fréquente. Deux des exemples présentés au-dessus s'y réfèrent. Mais l'on pourrait leur rajouter la liste assez longue des voitures professionnelles ou de fonction qui étiquettent son propriétaire au vu de son métier : entreprise de dératisation, de toilette pour chiens, de serrurerie , d'électricité ne sont que quelques-unes des inscriptions que nous avons pu lire à l'occasion de nos déambulations. La possession de la voiture est liée à celle du travail. Elle est un moyen d'y accéder et vis versa. C'est ce qu'exprime entre autres Monsieur Gruau tente d'évaluer le nombre des voitures dans la résidence : " *Ce sont les gens qui travaillent qui ont des voitures* ",. La légère reprise économique observée en 2000, se lit, selon le gardien de Jupiter directement sur le parking. " *Les gens ont trouvé du travail, ça se voit, par rapport y a deux ans, ils ont plus de voiture*. " " *Le problème, dans le quartier,* nous dit Madame Dali*,* qui cherche à s'investir le moins possible dans le quartier*, c'est le commérage, c'est un peu comme un village. Les gens, ils n'ont rien à faire ici que de parler.* " Madame Dali, jeune mère de famille à la recherche d'un emploi quand nous l'avions rencontrée, était très remontée contre le système en général, et le

maire de Créteil en particulier, lequel ne fournirait du travail qu'aux seuls pistonnés. Aujourd'hui qu'elle a trouvé une formation en tant qu'infirmière, elle fréquente le parking tôt le matin et le soir. " *Le matin, quand tu sors, tu commences, tu connais les habitudes de vie des gens, c'est con; moi, là, je commence tôt, moi j'ai mon voisin au 9e, je prends l'ascenseur, je prends l'ascenseur à 6 h et quart, 6 h 20, je sais que je vais le rencontrer sur le chemin et qu'en bas, je vais le rencontrer sur le parking. C'est con, quelque part c'est une référence par rapport aux habitudes de vie des gens, sans savoir, et puis c'est vrai que le matin, bonjour, ça va, on part bosser, même si c'est des gens à qui je ne parle pas spécialement, je sais que mon voisin du 9e à 6h 20, il est dehors, il va bosser. Je le croise souvent à cette heure-là. C'est con. C'est pas désagréable, on va dire. C'est peut-être même un peu sécurisant des fois, le fait d'avoir une tête que tu connais. C'est un peu sécurisant, sans pour autant que j'aille me garer à côté de lui le soir, tu vois .* " Madame Boni, autrefois locataire dans le Petit Chou réhabilité en logements étudiants, habite aujourd'hui dans une copropriété. Nostalgique du quartier du Palais, elle est très critique à l'égard de son nouveau lieu d'habitation. À ses yeux, il n'aurait qu'un seul avantage ; celui, en l'occurrence, d'avoir l'impression de faire partie des gens qui travaillent. " *Je me suis sentie normale ou alors les autres étaient normaux. Ils prenaient leur voiture le matin sur le parking. Sur ce plan, j'avais du mal là-bas. J'ai dû mettre des œillères. Avec trois enfants, tu galères à aller travailler. J'avais les allocs, j'aurais eu des aides, les gens se débrouillent là-bas, mais je n'avais pas envie d'être assistée* . " Madame Boni occupait à cette époque des emplois précaires. Après avoir travaillé avec sa sœur sur les marchés, elle a retrouvé, à l'issue d'une période de formation en communication, un emploi. Le parking, où dort la voiture, mise au service de la mobilité de l'individu, est emprunté des valeurs qu'on associe au véhicule. Selon Edouard Glissant[25], l'appropriation d'un lieu ne passe pas forcément par son investissement. Le lieu est avant tout une situation qui implique des rapports entre un dedans et un dehors. Aussi, l'ambiance du parking nous semble pouvoir se mesurer, en des cités particulièrement touchées par le chômage, à l'aune des valeurs positives que constituent encore aujourd'hui, dans notre société, le travail, la mobilité et le fait de ne pas être assisté. Une valeur que peuvent éprouver toutes sortes de personnes.

Le même lieu se laisse à voir sous plusieurs angles, et peut générer, chez une même personne des sentiments contradictoires : on peut observer le parking du haut de son balcon, ou de plus près lorsqu'on le traverse pour sortir sa voiture du box. Madame Demus, par exemple, est très critique à l'égard des jeunes qu'elle soupçonne du haut de son balcon de se livrer à quelques trafics. Ce qui ne l'empêche pas de leur " *serrer la patte* " quand elle passe par la couronne de box. L'expression est, au vu de ses récriminations contre les jeunes, pour le moins chaleureuse.

25 Edouard Glissant à propos de l'idée de Nation : " Les rendez vous de la philosophie ", *France Culture* du 23 juillet 2003, 10 h.

2. LE PARVIS DE LA RESIDENCE

La barre HLM ornementée de son moi automobile / la voiture nain de jardin

La voiture renseigne donc sur l'individu, son propriétaire. Certains, du reste, l'aménagent à la manière d'une pièce. Le gardien de La Lutèce agrémente la sienne des photos encadrées de sa femme et de ses enfants, comme on peut les voir apposées sur les commodes et bureaux. Les chaussons que portait la toute dernière à sa naissance, également exhibés dans l'auto, consacrent l'importance de l'événement. La voiture lieu de mémoire arbore les écussons des différentes villes traversées, que le gardien, très collectionneur, recherche d'un œil expert, lors de ses vacances. La voiture apparaît comme un emblème, au regard de ce que nous dit le gardien de sa vie et que nous sommes tentés de rapprocher de la décoration du véhicule : elle met en avant les armoiries de la famille. La ZX, achetée avec regret, est une voiture simplement pratique comparé aux BMW et 4/4 qu'il possédait autrefois. Un peu trop poussive, à son goût, elle semble défendre la nouvelle valeur que constitue pour lui la famille. Le gardien ne cesse de le répéter : il préfère réserver aujourd'hui à cette dernière tout le temps et l'argent qu'il consacrait autrefois, alors qu'il était célibataire, à la très grande passion qu'il a pour l'auto . Il vit aujourd'hui sa passion, chaque samedi, immobile dans son domicile, devant l'émission télévisée " Turbo " sur M6 que jamais il ne rate. D'autre part, les écussons de villes traversées mettent en exergue la mobilité comme un privilège : le gardien aime les voyages qu'il ne peut, chaque année, se payer. Côté pavillons, à Aulnay, Madame Sophie tendrait, elle, conformément à la campagne menée par le GPU à grands renforts de panneaux, à adhérer aux préoccupations écologiques actuelles : une attitude, en somme, qui lui permet de se distinguer de ses voisins en HLM, propriétaires de très vieilles autos, achetées, le plus souvent d'occasion. De la sienne, elle nous montre le macaron antipollution que tout le monde ne colle pas sur sa voiture, mais, qui rappelle, que la voiture, est à la fois respectueuse de l'environnement et récente : elle est dotée, comme toutes celles lancées depuis quelques années de filtres destinés à contrôler les gaz d'échappement.

Peluches et effigies de stars sont autant d'objets que l'on peut voir entassés, le regard tourné vers l'extérieur, sur les plages arrières des véhicules garés sur le parking. Ici, comme ailleurs, ils permettent d'affirmer une personnalité ou une appartenance à un groupe. En Allemagne, rapporte Radio France Internationale[26], l'Automobile Club se serait même alarmé des incidences en matière de sécurité de telles pratiques, susceptibles d'obstruer la visibilité du conducteur. La voiture et le fait de détenir un permis de conduire - parfois seul diplôme

26 *RFI, Radio France International* : " Rubrique objet utile et inutile : les Allemands et leurs voitures ". 7 janvier 2003, 15 h.

possédé en banlieue – peuvent même parfois être invoqués comme un signe d'appartenance. Ainsi, pour justifier de son adhésion aux valeurs de la République, un jeune à la double nationalité, française et algérienne, évoque, dans une émission consacrée aux banlieues[27], l'exemple de deux de ses papiers : son permis de conduire et la plaque d'immatriculation de sa voiture. Tous deux, explique t-il, ont un F consigné dessus.

La voiture, signe extérieur de richesse, on le sait, renvoie à la position sociale de l'individu. Les jeunes ont fréquemment recours à elle pour rappeler, comme ils le font par l'intermédiaire du vêtement, leur appartenance à une classe, à un âge ou à un monde qui, comme eux, sans cesse " tourne ". Les voitures à la mode, résume Mustapha, sont aujourd'hui " *les petites choupettes* ", celles qui ont du style et non pas les " *grosses voitures de tout le monde* " : les cabriolets, les BM, et dans un registre moins dispendieux, les 206. Selon Monsieur Koita, directeur de la mission jeune d'Aulnay-sous-Bois, les voitures derniers cris, brillantes et luxueuses, sont aussi appréciées par la communauté noire, des immigrés issus des pays, qui, à cause de l'ancienneté de la colonisation, se sentent plus proches des modes de vie occidentaux. Il se réfère aux Sénégalais à propos desquels, nous a-t-on dit une autre fois, circulent maintes blagues sur la manière de prendre soin de leurs auto. Mais l'adhésion à la mode, matérialisée par le biais de l'auto, poursuit Monsieur Koita, semble aussi toucher les femmes africaines qui, depuis deux- trois ans, tendraient de plus en plus à passer leur permis de conduire. Par-delà le fait que le véhicule leur permet de se rendre aux fêtes, lieux de rencontres réservés exclusivement aux femmes, et organisées dans d'autres quartiers par la communauté, la voiture constitue pour elles un signe d'accession à un certain standing. A la manière des nains de jardin qui selon Yves Jouannais[28] répondent à cette fonction, la voiture stationnée au pied de la barre participe-t-elle de la compétition à une certaine forme de standing ? La voiture est utilisée dans le cas des jeunes de manière festive et ostentatoire, non sans désir parfois de provocations ou contestations, le samedi soir lors de virées ou de sorties en boites à Paris d'où rappelle, un jeune, ils sont souvent reflués. La voiture se montre avant tout dans son quartier d'habitation. Maintenant, poursuit Mustapha, que les quartiers ont été aménagés et sont mieux équipés, les jeunes ont moins besoin d'aller à Paris. " *Or ici la BMZX, ça se voit* ", et ce finalement beaucoup plus que dans les centres villes, où, là, la même BM ZX, achetée prioritairement pour sa petitesse et son style par la femme plutôt privilégiée, est une donnée moins rare et se fond dans la masse de ses semblables. Monsieur Franck s'exalte devant sa voiture ; ce coiffeur, en préretraite est en effet très fier de la BM de 10 ans d'âge qu'il vient d'acheter à un cousin : une véritable occasion et la plus grosse voiture de sa vie. Aujourd'hui résidant en pavillon, nous l'avons rencontré à Aulnay en visite chez des amis. " *Dans les Immeubles Collectifs*, dit-il,

27 *RMC, Radio Monté Carlo* dossier banlieue, 1er octobre 2003, 10 heures,

28 Jouannais Jean -Yves, *Des nains, des jardins. Essai sur le kitsch pavillonnaire*, Editions Hazan, 1993.

lorsque je regarde la voiture depuis ma fenêtre, je trouve, c'est vrai, qu'elle est quand même plus belle que celle d'à côté. "

La voiture, utilisée parcimonieusement, faute d'argent pour l'essence ou la réparation, passe souvent la grande partie de sa vie à l'état immobile, sur le parking. Sur celui investi par les jeunes, la voiture de l'un de la bande, nous l'avons dit, s'offre aux autres de son âge ; même immobile sur le parking ou à l'occasion de tours dans le quartier . Mais ce qui a été dit pour les fils peut également valoir pour leurs pères confrontés à de semblables difficultés financières. L'homme plus âgé peut employer beaucoup de temps à briquer sa BM sur l'aire de stationnement au pied de chez lui, sous le regard des autres résidents. " *Celui-là passe tout le temps à astiquer sa BM sous sa fenêtre. Il a même pas d'argent pour se payer l'essence pour la faire rouler* ", se moque Monsieur Cami. Il n'est pas le seul à peu utiliser son véhicule. Ainsi en est-il de la Mercedes de Monsieur Olga, de la voiture un peu luxueuse de la gardienne des Choux en copropriétés à Créteil, de la BMW de Monsieur Bouchard et de Monsieur Etcetera. Du côté des copropriétés, où l'on compte souvent deux ou trois voitures par logement, la Renault Mégane de monsieur Daune, la plus chère de toutes, est utilisée de préférence pour les grandes occasions que sont les vacances et les sorties en famille.

Celui qui, faute de moyens, n'a pu investir dans le véhicule de son rêve peut opter pour un autre mode de présentation de soi. " *Moi, j'aime bien la voiture, j'aime bien la voiture bien entretenue, mais il y a la possibilité d'aimer et il y a la possibilité d'avoir,* nous dit cet homme qui passe son temps à astiquer sa vieille *Volkswagen Passat*." La voiture, à défaut d'être encore cotée par l'Argus, est souvent personnalisée : Madame nous explique à propos de l'ancien 4/4, qu'il y " *avait mis tout son cœur.* " Son 4/4 était ornementé à la manière de la maison du Facteur Cheval ou de celle Picassiette, de façon savante et originale manière : " *Il avait fait un truc devant avec des tuyaux de chauffage. Il avait fait ça avec son grand-père qui est un ancien cheminot*", précise sa femme. De son 4/4 redessiné selon son propre entendement, Monsieur Lejuste, dira lui-même " : *Je suis sûr au moins de ne pas retrouver le même sur le parking du coin.* " Norbert, lui, a troqué les enjoliveurs de sa toute nouvelle voiture contre d'autres un peu plus raffinés, qu'il aurait acheté à un collègue de travail. Se fournir auprès d'un de la résidence présente le risque, nous donne-t-il, comme raison, de revoir les mêmes sur la voiture d'un voisin.

Le parking, en quelque sorte, autoriserait, ce que architectes et urbanistes s'efforcent de faire en greffant balcons, loggias et bords de fenêtre aux barres à l'occasion des réhabilitations, de manière à ce que leurs habitants puissent introduire des éléments de repères dans le grand ensemble et son espace public, jugé trop grand et trop anonyme pour permettre son

appropriation. L'espace public en indivision n'est-il pas parcellisé et personnalisé par le bien voiture ?

La possession, sujette à d'autres formes de relations : sociales, spatiales

La possession de la voiture, qui permet à l'individu de se donner un statut ou de marquer son empreinte dans l'espace public peut générer certaines formes de relations sociales. Le désir de paraître, peut s'accompagner d'une forme de don. Aux 3000, nous décrit Mustapha, les jeunes qui s'exhibent, au volant de leur voiture, le font toujours la fenêtre ouverte. " *Pour dire bonjour et puis la musique, c'est pour lui, le jeune, mais aussi les autres. T'es chez toi, t'écoutes la musique de l'autre qui passe en voiture*". Contrairement à son époque, nous dit celui qui doit avoir 27 ans, où ce qui primait était la qualité de la sono, parfois plus onéreuse que la voiture, le son n'est pas forcément bon, mais serait donné à tout le monde. " *Les gens s'observent plus* ", selon Monsieur Koita, pour expliquer le désir qu'auraient aujourd'hui les femmes africaines de posséder une auto. " *Par la vue, ajoute-t-il, on peut participer au prestige et au standing que revêt la voiture.* " La possession de l'un, en somme altruiste, peut concerner l'autre. C'est d'ailleurs ce que dit Simmel[29] de la parure : " *La parure, c'est l'objet égoïste par excellence, dans la mesure où elle fait ressortir celui qui la porte, où elle exprime et augmente le sentiment de sa valeur au dépend des autres (car la parure de tout le monde ne parerait plus personne) ; en même temps, elle est altruiste, car, c'est justement aux autres qu'elle est agréable – alors que son propriétaire ne peut lui-même ne jouir qu'au moment où il se regarde dans un miroir – et c'est simplement par le reflet de ce don que la parure prend toute sa valeur.* "Sur le parking des jeunes à Jupiter, la voiture, exhibée par l'un d'eux, sert, en tout cas, l'ego des autres. La BMW Z3 d'un lointain cousin, versée dans le trafic de stupéfiant, permet de classer la cité par rapport aux autres quartiers : " *C'est pas dans toutes les cités qu'il y a de belles voitures comme cela, on a de la chance ici, il y a de l'argent* ", s'extasie l'un des jeunes de la bande interrogée, qui soudainement, accaparée d'un seul bloc par la vue du bolide, ne s'intéresse plus à aucune de nos questions. La voiture, dans les quartiers, s'utilise de manière communautaire. Achetée par l'un de la bande des jeunes, elle peut être utilisée, nous l'avons dit, par ses compagnons de parking, lesquels tournent avec ou, plus simplement, montent et s'asseyent dedans. Le parking, où se montrent, à côté de celles des locataires en HLM, les voitures des choux en copropriété n'est, lui-même, pas sans nourrir les rivalités qui existeraient entre les uns et les autres. Locataires et propriétaires sont, dans les deux sites étudiés, deux mondes juxtaposés, qui jamais ne se rencontrent. " *Les gens des HLM,* nous rapporte le gardien de la copropriété du 11 boulevard Pablo Picasso, *sont jaloux des propriétaires. Un jour, j'en ai*

29 *op.cit.*

entendu un qui disait : Ils ont de la chance. Leurs immeubles sont refaits avec la subvention de la ville. " Et Madame Rachelle de nous donner son point de vue de locataire en HLM, déjà entendu dans la bouche de plus jeunes : " *Ils nous snobent, mais y a qu'à voir leurs voitures, ils ne sont pas très riches.* " A Créteil, les propriétaires auraient, selon le gardien de la copropriété du 11, de moins belles voitures que du côté des HLM. " *Ici les propriétaires, quand ils ont payé les charges, ils n'ont finalement plus trop d'argent pour la voiture. Dans l'immeuble, il y a des gens aisés, mais la majorité sont plutôt assez justes. Dans les HLM, ils ont des loyers pas très chers, alors, c'est vrai, à 6 h du matin, on en voit partir avec des BM.* " Monsieur Quieri, détenteur lui-même d'un 4/4, s'est dit étonné lors de son arrivée dans la résidence HLM du nombre important de belles et chères voitures. Selon lui, les habitants, lorsqu'ils ne réussissent pas à acquérir une maison[30], investissent dans la voiture. Nombre de personnes, ont, de fait, opté pour de gros gabarits : 4/4 et BMW, cités dans ce rapport, ne sont pas des données rares. Achetées d'occasion, elles peuvent être néanmoins être récentes. Monsieur Rachel, pour ne donner qu'un seul exemple, a profité de l'héritage de son père pour s'acheter sa première voiture, une neuve, à l'âge de 50 ans. Le parking, qui, permet d'afficher, pour certains, une distinction de type communautaire - les locataires en HLM se trouvant rassemblés par le prestige des voitures qu'il recèle contre leurs voisins propriétaires -offre t-il le moyen d'assouvir le désir de possession encore jamais démenti pour le pavillon ?

Le parking, lieu non nommé, est, parfois, le lieu du collectif. Dans le cas du box, où sont entassés les meubles et vivres de la maison, il reçoit très souvent l'appellation de garage, ce qui en soi le rattache à la cellule du logement et le distingue des autres. Les aires de stationnements

30 Les dernières enquêtes sur la maison seconde confirment ce que nous avons pu remarquer dans nos entretiens. 10 % des locataires en HLM disposent d'une résidence secondaire, au pays dans le cas connu des immigrés, ou en périphérie de villes, dans la campagne française. Voir l'ouvrage sous la direction de Philippe Bonnin et Roselyne de Villanova, *D'une maison à l'autre. Parcours et mobilités résidentielles*, Editions Créaphis, 1999

en surface, elles, sont considérées comme la propriété de l'immeuble, par ceux qui l'utilisent pour y garer la voiture comme par les autres. A propos des voitures de fonction qui occuperaient des places de parking susceptibles de prendre la place des voitures des résidents, Monsieur Thibault, toujours très remonté contre ses voisins, rappelle le statut des parkings en surface, que lui, du reste jamais n'utilise, vu qu'il a son propre box : " *Le week-end, les gens ils ont leur camion avec eux. Le lundi, quand ils reprennent leur travail, bon ben, ils partent de leur logement, de leur domicile personnel, ils partent à leur travail, donc, ils partent du lieu là, de chez nous* ".

CHAPITRE 4

LA SURVEILLANCE, UN USAGE ? LE PARKING OBSERVÉ

1. LA VOITURE EXPOSEE SUR LA VOIE PUBLIQUE, UN OBJET CONVOITE

Une insécurité réelle sur un bien cher qui (nous) est cher

La voiture, principale cible des infractions recensées sur la voie publique, fait l'objet d'une réelle insécurité. Dans le contexte des quartiers, eux-mêmes sujets à un fort sentiment d'insécurité, elle couche sur les parkings à l'air libre, et donc dehors.

Nombre de personnes interrogées ont eu, à un moment donné, leur voiture visitée. Les quartiers nord d'Aulnay qui concentrent 30 % de la population totale de la commune sur 4 % de sa surface, sont, pour ce qui a trait aux infractions sur l'auto, moins épargnés que le reste de la ville. Les petites vengeances et les règlements de compte, notamment, se feraient parfois par le truchement de l'auto. Gabriel, 25 ans, a trouvé la sienne rayée, le toit aplati, les pneus crevés : "*Une sorte de vengeance quoi, ne l'ayant pas vu, je peux pas l'accuser, je lui dis bonjour quand même, dans les yeux, ça va, t'as la pêche* ?" Les bibliothécaires de l'antenne municipale disent essuyer des menaces portant sur leurs véhicules : les jeunes un peu trop bruyants qu'ils leur arrivent parfois d'expulser, font mine, depuis le parking, de vouloir s'en prendre à leurs voitures. "Une guerre des cités " a éclaté en 1998. L'accueil des élèves du collège de la Rose des Vents dans des bâtiments provisoires pendant la réfection de leur collège implanté en face de la cité d'Emmaüs, a quelque peu brouillé les cartes de territoire. Les rixes constantes ont nécessité de dépêcher un contingent de police et un commissaire sur les lieux ; les affrontements auraient été déclenchés, selon le commissaire, par la dégradation de voitures de la cité d'Emmaüs, et se seraient soldés, selon le gardien d'Emmaüs, par l'incendie de nombre de voitures de cette même cité.

Objet très convoité, la voiture, selon le commissaire d'Aulnay-sous-Bois, ne ferait pas l'objet d'un banditisme organisé, et, excepté le vol de voiture, les délits relèvent généralement de la petite délinquance. Les dégradations et les vols d'accessoires constituent en effet 70 % des délits liés à la voiture et font le gros des infractions constatées sur la voie publique en général, et les deux sites étudiés en particulier. " *Souvent* ", explique ce même commissaire, " *on vole*

un autoradio, le toxicomane c'est fréquent pour s'acheter sa dose, le jeune pour le laser, aussi pour équiper sa propre voiture, d'une roue, de jantes ou d'un rétroviseur." Le vendeur de merguez-frites abonde dans ce sens : *"S'ils ont besoin de quelque chose, un phare, une roue, ils se servent."* L'espace public comme self-service en quelque sorte. A Créteil, plusieurs personnes de l'immeuble de La Lutèce ont eu leurs voitures fracturées l'année dernière : le coupable, un jeune drogué, arrêté depuis, a exercé plusieurs semaines d'affilées.

Les cas les plus fréquents de vols de véhicule sont le fait de "professionnels", selon le commissaire d'Aulnay-sous-Bois. Ces vols se font dans les lieux de très grand passage ou de rassemblement, à Aulnay, le parking du centre commercial de Parinor. Au service des consignes, les dossiers que nous avons été autorisés à consulter, révèlent que, lors du premier trimestre 1998, les voitures volées qui ont échoué aux 3000 étaient immatriculées dans presque tous les cas dans d'autres départements. Souvent ces véhicules sont juste dépouillés de leur équipement optionnel : intérieurs cuirs, jantes, alliages, etc. Ces équipements serviraient à équiper un modèle similaire, propriété du voleur ou pas.

Dans les deux départements comme ailleurs, les chiffres font de l'auto (50 % des délits sur voie publique) la principale cause de la délinquance juvénile ; 36 % des mineurs appréhendés en Seine-Saint-Denis le sont pour vol de voiture. La voiture, très souvent représentée dans la presse à l'état d'épaves, défendue de la mise à feu lors du nouvel an par un corps de pompiers affairés, illustre à merveille le développement dans les années 80 de ce qu'il est coutume de regrouper sous le terme de violence urbaine ; soit une forme de violence qui, en se déployant de manière plus ostentatoire, serait moins motivée par le désir de possession (Lagrange Hugues, 1998) que par le désir de fronde et d'expression. Les vols liés à la voiture le révèlent. L'intérêt change d'objet : les vols de voiture, hier exercés à des fins de profit, s'apparentent plus à des emprunts ou à des jeux. Les deux sites ne sont pas épargnés par les fameux rodéos, qu'à Créteil la réhabilitation tend à contrer en rendant le quartier pour une bonne part piéton. Mais les jeunes sont loin d'être seuls en cause dans les infractions sur la voiture. Les chiffres, émanant d'un appareil statistique policier conçu à des fins non pas de recherche mais de meilleure répartition des effectifs de police, ne nous livrent aucune information sur l'origine des auteurs et le motif du délit (Mucchielli)[31]. En aucun cas, donc, ils ne nous permettent de déterminer ce qui, dans les infractions concernant la voiture, relève ou non de ces fameuses " violences urbaines ". Dans la nomenclature des infractions ayant pour objet le véhicule (voitures brûlées, dégradation, vol à la roulotte, vols de véhicules), on trouve rassemblés un ensemble de méfaits qui n'ont pas toujours pour origine le même motif. La voiture découverte brûlée sur un parking

31 Muchielli Laurent, " L'impossible connaissance statistique " in *Panoramiques. Politiques, cultures et sociétés, Etre flic aujourd'hui*, n° 33, 2e trimestre 1998.

cache le larcin, le vol de la susdite voiture ou de ses pièces, tout autant finalement que la basse vengeance de l'amoureux éconduit, l'escroquerie de l'assurance ou le geste de jeunes bravant l'interdit, estime le commissaire de Créteil interrogé. Nombre de voitures brûlées le nouvel an, selon le commissaire, peuvent être attribuées à des actes de vengeance. Celui-ci confirme ce que nous avons pu lire entre les lignes dans la presse épluchée à propos des fameux incendies de voitures à l'occasion du nouvel an à Strasbourg. Les propriétaires, à Créteil, ont retrouvé au début de l'année pendant plusieurs semaines de suite leurs voitures les pneus crevés. Le coupable retrouvé s'est avéré être …un autre propriétaire, excédé, raconte la gardienne de l'immeuble du 8 boulevard Picasso, par l'impossibilité de se garer. Au service des plaintes, l'on aurait eu vent depuis deux ans, date d'entrée dans le service de sa responsable actuelle Anne-Sophie Ardisson, d'une seule affaire autour de la voiture : à la suite d'une histoire d'adultère entre deux voisins (l'un étant sorti avec la femme de l'autre), l'un a accusé l'autre d'avoir commis des dégradations sur sa voiture. " *Or il n'a rien vu,* précise Anne-Sophie Ardisson*, il n'est pas le genre à faire ça. C'est pas la personnalité de l'un ou de l'autre*. "

D'autres, tel Fabrice, 23 ans, imputent quelques-unes des éraflures portées sur la voiture à des gens qui ne sauraient, estime-t-il, pas très bien conduire : pères de famille et autres personnes plus âgées que lui. Rappelons que les deux quartiers, au vu de nos entretiens, concentrent beaucoup de ce type de " jeunes " conducteurs, dotés tardivement de permis de conduire ou de voitures et peu confiants dans leurs faits et gestes automobiles. Madame Pali, 80 ans, a en matière de stationnement pour seul souci, lorsqu'elle sort de son box, de ne pas reculer sur la voiture de son prochain. Après nous avoir longuement expliqué les " trucs " inventés par ses voisins pour se frayer un passage dans la couronne exiguë des boxes, elle nous révèle sa méthode. " *Alors, là, moi*, *j'ai trouvé autre chose, je leur dis, moi je suis très maladroite, je vais essayer de ne pas rayer la voiture ou de ne pas faire des trucs comme ça, mais je vous promets rien.* "

La brigade spécialisée dans les violences urbaines à Grenoble s'est attachée, devant l'impossibilité de surprendre l'incendiaire au moment où il agit, à enquêter chaque incendie à la manière d'un homicide, en interrogeant le voisinage et l'entourage de la victime, en prélevant des indices afin de rechercher le mobile du délit. Au bout d'un an et demi, celle-ci fut surprise de constater que les violences urbaines commises dans le seul but de troubler l'ordre public étaient minoritaires. Selon la brigade, 95 % des incendies de véhicules ne sont pas l'œuvre de bandes organisées de délinquants voulant terroriser la population ou exprimer leur rébellion. Et un commissaire de police de Strasbourg conforte son propos : " *Dès qu'un véhicule ou une poubelle brûle dans le quartier, on parle de violence urbaine alors qu'ailleurs ce ne serait pas le cas. Or, on sait que bien des vols entrepris dans la voiture se terminent par sa mise à feu de*

manière à effacer les traces du délit. Ce n'est pas de la violence urbaine, c'est simplement de la délinquance. "

Ce bien exposé, quelque soit la teneur ou l'origine du délit, a un prix. En terme d'argent, évidemment, les conséquences peuvent être d'autant plus lourdes à supporter que les voitures sont rarement assurées tous risques. Certaines ne le sont pas du tout, quand d'autres sont assurés de manière temporaire pour six mois par exemple, en fonction des arrivées d'argent. Le coût de la vitre cassée ou de la porte fracturée revient au propriétaire. Norbert, alarmé par les infractions en séries commises sur le parking de La Lutèce, est d'autant plus soucieux de sa voiture qu'elle est dotée de poste et d'enceintes : " *Dedans y a 10 000 balles de son* ". Et la gardienne, du côté des copropriétés, d'expliquer la colère d'un des habitants victimes des crevaisons exercées sur les voitures garées le long de l'avenue Picasso : " *Sa roue à lui, elle coûte 3000 francs.* " " *Pourquoi les gens n'achètent pas de belles voitures? C'est pas parce qu'ils n'ont pas les moyens, c'est parce qu'ils n'ont pas la sécurité. Quand vous achetez une voiture à 8 briques et le lendemain vous trouvez pas les phares, les roues, c'est normal. Qu'ils rénovent les parkings et vous allez voir de belles voitures garées là !* ", s'insurge, de son côté, le marchand de sandwichs ambulant.

En terme affectif également, les dommages exercés sur un bien d'autant plus valorisé qu'il constitue parfois une extension de soi, ne sont pas négligeables. Les propos très virulents, également. La mort ou le vol de la voiture sont vécus souvent comme un véritable drame. " *A ma voiture, faut pas y toucher à ma voiture, ah oui je suis très sensible là-dessus. Je suis un sentimental, moi. Ma Lancia quand ils me l'ont prise à la casse, j'ai pleuré d'ailleurs* ", raconte Monsieur Thibault. " *Il a pleuré grave, pendant des jours et des jours*", poursuit de son côté Madame Lejuste en parlant de son mari dont le 4/ 4 fut volé dans le parking de leur ancien lieu d'habitation. " *Il avait mis tout son cœur dedans son 4/4. C'était sa voiture, il n'aurait pas fallut qu'il trouve ceux qui l'avaient fait, parce que je crois qu'ils seraient pas vivants. Il aurait pas eu besoin de l'aide des flics.* " Norbert, plus chanceux vu qu'il n'a jamais eu de problème avec sa voiture, exprime le même sentiment. S'en prendre à sa voiture équivaut à s'en prendre à lui-même : " *Il ne faut pas qu'on <u>me</u> touche à <u>ma</u> voiture, je l'ai toujours dit. Je pense que je verrais quelqu'un qui touche ma bagnole, je le défonce.* "

Le recours aux moyens du privé pour protéger un parking éloigné des préoccupations publiques

A Aulnay comme à Créteil, on est vite virulent à l'encontre des bailleurs. " *Qu'est-ce qu'attendent les bailleurs pour réhabiliter les parkings souterrains ? Cela fait des années*

qu'ils le disent. On attend toujours. " La critique est fréquente de la part des jeunes et des moins jeunes, possesseurs ou non de voitures. Un homme d'une cinquantaine d'années s'agace en désignant la partie du parking souterrain du Galion, réservée aux employés du Logement français, de la Poste et de l'annexe de la mairie, et qui elle seule bénéficierait des services de la société de gardiennage. " *Les quelques boxes qui y sont disponibles*, renchérit un autre*, sont pour les pistonnés.* " La réhabilitation des parkings de la galerie du centre commercial à Créteil et de la Bibliothèque à Aulnay, excluant ce faisant les voitures des résidents qui jusqu'alors y stationnaient, n'est pas mieux perçue, nous l'avons dit dans cette première partie. Dans les quartiers où l'on tente de retenir les équipements et commerces, la demande, comme nous avons pu le lire, de réserver les places de parking aux employés de la Poste, de l'annexe de la mairie et aux commerçants, soulève le problème du stationnement des résidents. Mais c'est peut-être un des moyens de garder les commerces et équipements, dont les employés sont parfois remontés à l'égard des habitants, au vu de nos entretiens, sur des lieux réputés difficiles.

Le minimum de prestation qu'on pourrait attendre d'un propriétaire n'est, de l'avis des habitants des résidences HLM, pas assuré. Le parking de Jupiter vient seulement d'être réhabilité. " *Il a fallu attendre longtemps,* dit un des habitants, *pour qu'on le répare. Y avait qu'à voir le portail du parking souterrain de la cité Jupiter. La porte était à moitié ouverte parce qu'elle était très vieille, et on ne nous la changeait même pas* ", explique le locataire, " *pourtant on le paye, c'est compté dans le loyer.* " Dans les contrats locaux de sécurité, le compte-rendu des 14 contrats interdépartementaux des Contrats Locaux de Sécurité le révèle, l'essentiel des mesures s'arc-boutant sur la question des halls, squattés par les jeunes, sans qu'aucune mesure ne soit avancée sur celle du stationnement, très peu évoquée.

La police est loin d'être, sur le sujet des infractions constatées sur la voiture, la plus efficace. Si celle-ci, dans le cas des vols, parvient, selon le commissaire d'Aulnay, à retrouver la voiture dilapidée, elle ne sait souvent rien sur l'auteur du délit. La cellule nouvellement créée à Grenoble pour l'observation des violences urbaines fait figure d'exception en France de par ses moyens innovants d'actions orientées précisément sur l'élucidation des délits qu'encourt la voiture. La police n'est pas plus alerte à prévenir les dégradations difficiles à prévoir, et qui figurent au nombre de ses fameuses incivilités dont on parle tant aujourd'hui. Elle n'est donc pour l'habitant qu'un passage obligé pour se faire rembourser par l'assurance des infractions survenues sur la voiture. Elle a, du reste, bien souvent mauvaise presse, dans les deux quartiers étudiés. Et les problèmes encourus sur la voiture ne sont pas là pour arranger les choses. Le rôle de la police, en somme, est réduit sur ce sujet au simple rôle du constat de l'infraction. Déjà très critiquée par les propriétaires lui reprochant de ne pas faire respecter la réglementation du stationnement, elle l'est tout particulièrement par l'ensemble des locataires, qui la suspectent

d'agir de manière préférentielle. Elle est accusée d'une sorte de délit de faciès : elle tendrait, de l'avis des habitants, à exclure de son champ d'intervention, pour les uns le quartier, pour les autres les moins nantis. Ainsi en est-il de Monsieur Cami, habitant du quartier du Palais à Créteil, sillonné pourtant par quelques patrouilles et qui, de l'avis du commissaire, n'est nullement une zone de non droit : " *Les flics, ils font rien, ils ont interdiction de venir dans le quartier pour pas raviver les cendres, les braises. Cathala* (le maire) *en a rien à foutre. Il y en a que pour ceux d'autres quartiers* ", exprime Monsieur Cami, une parole à plusieurs reprises entendue. Madame Corde, surprenant le manège de celui qu'elle prend, au vu de sa voiture et de son allure, pour un dealer de drogue, appelle la police non pas de Créteil, qui n'interviendrait jamais dans le quartier, mais celle de Paris. Madame Rachelle, parlant de son amie, semble associer le fait que celle-ci n'hésite pas à appeler la police, aux moyens qu'elle aurait de s'acheter une voiture neuve et luxueuse : " *Elle, on lui a crevé ses quatre pneus, elle appelle la police. Elle a les moyens, elle dit, j'envoie la police, c'est tout. Elle dit : moi je travaille, je l'ai payé cher. C'est la mère qui l'a payée, pas elle, elle a les moyens. Sa voiture est d'ailleurs équipée en alarme. "*

Les acteurs publics absents, la tendance dans les deux quartiers serait alors de s'en remettre au secteur privé : l'assureur pour qui la demande émergente pour une plus grande sécurité a vu là son marché prospérer, ou l'individu lui-même, pour les moins privilégiés, qui fera sa surveillance lui-même, constituent les deux types d'acteurs émergeant en banlieue.

Certains parmi les locataires en HLM s'octroient le privilège de souscrire aux services proposés par les assureurs qui, moyennant un prix conséquent, offrent des garanties pour la protection de la voiture. C'est le cas de Monsieur Thibault, peu inquiet pour sa voiture rangée dans son box, lequel bénéficie avec l'achat de sa BMW de tout ce qu'exige l'assurance pour sa protection. Armé jusqu'aux dents, son box bénéficie, au même titre que sa voiture, des dernières techniques de prévention et d'alarmes en tout genre. Si problème il y a, l'assurance payera. " *Les voitures qui coûtent cher à l'achat, elles se font voler. Les assurances veulent des garanties. Moi, j'ai été obligé d'installer trois alarmes, autrement ils voulaient pas m'assurer. Pour une BM, une Mercedes ou une Audi, ils vont vous exiger une alarme anti-soulèvement, une alarme qui va couper l'arrivée d'essence ou le circuit électrique, qui fait que vous pourrez pas la mettre en route par exemple. Mon alarme a coûté cher, mais il y en a d'autres moins chères. Moi, j'en ai, rien que pour l'alarme, je sais pas moi, 8000 francs d'installations, enfin je vous parle en francs. J'ai un bip qui est installé à l'intérieur pour tous les gros modèles qui partent dans les pays du Maghreb. Tous les gros modèles, ils sont obligés. Moi, je parle pas des véhicules qui sont assurés au tiers. Les véhicules qui sont assurés au tiers, ils sont tous dehors. Vous les voyez là.* " Monsieur Gameroff, propriétaire dans l'immeuble du 7 boulevard

Pablo Picasso, et dont la voiture couche dehors, est peu soucieux des problèmes susceptibles de subvenir sur sa voiture. Il change de voiture à peu près tous les trois ans et opte toujours pour l'achat de l'extension de garantie, un service proposant pour trois ans le remboursement des dégradations et troubles sur la voiture. Protéger plusieurs voitures peut finir par coûter cher. Et puis, on peut ne pas porter la même attention sur toutes ses voitures. Dans le parking souterrain gardé de la propriété du Grand Pavois, Monsieur Daune n'a la place que de "caser" une seule voiture : la plus belle donc, mais pas forcément pour les raisons escomptées : " *Je mets,* explique-t-il*, la plus belle voiture en sous-sol. Dehors, il y a pas mal de fenêtres qui donnent sur le parking, donc il y a presque de l'auto-surveillance. Je me suis toujours posé la question de savoir si la voiture était plus protégée que dehors. On la met en bas parce qu'ici on risque de se la faire rayer ; en bas, elle risque d'être cassée. Pour aller voler à l'intérieur, c'est pas un acte délibéré de vandalisme. En dessous, c'est un vol, dehors c'est plutôt un acte de vandalisme. Je préfère risquer le vol que l'acte de vandalisme.* " Pour ses deux autres voitures garées à l'extérieur, Monsieur Baude ne craint pas les égratignures et rayures : celles-ci se produiraient selon lui plutôt à l'extérieur du quartier, dans le parking de la Défense où il travaille ou du centre commercial. Dans le quartier, Monsieur Baude opte pour le principe précaution: " *Ce n'est pas la guerre, on en est pas là. Je crains qu'un jour, ça puisse arriver mais c'est tout. Pas plus. On règle le problème avant*. "

Si l'assurance rembourse le vol, le box qu'elle exige pour les voitures neuves ne l'en prémunit pas pour autant. Le mari de Madame Rachelle, contraint de disposer d'un box par l'assurance, fait sans cesse des rondes entre celui-ci et son appartement. Quand ce n'est pas lui, c'est au tour du fils que revient la tâche quotidienne de veiller à la voiture. Le box est loin d'être un lieu sûr. Des vélos y ont été volés, la portière de sa voiture, achetée avec l'argent de l'héritage, fracturée. A la Fédération des assureurs, l'on vient de s'en rendre compte : le box, nous dit l'un de ses responsables, loin de garantir contre le vol, lui serait même propice. Le voleur peut à loisir intervenir à l'abri des regards. C'est pourquoi quantités de voitures sont garées dehors. Le box, utilisé pour entreposer meubles et vivres de la maison, sera réinvesti à l'occasion des départs en vacances par la voiture laissée sur les lieux de résidence. Sur un point, donc, locataires et propriétaires seraient égaux : ils pratiquent tous l'auto-surveillance.

2. UN ESPACE SOUS CONTROLE

Les vertus de l'architecture des années 60-70

De fait, à Aulnay comme à Créteil, l'on compte avant tout sur soi-même. La sécurité – Mike Davis (1997) le constate pour Los Angeles à propos des *gated communities* – peut faire aujourd'hui office de signe de distinction : elle permet de différencier les nantis (ayant les moyens de se payer eux-mêmes les outils assurant leur protection) de ceux, moins privilégiés, livrés à eux-mêmes. D'autant, pouvons nous ajouter, que les acteurs publics qui pourtant, depuis les années 90, ont mis la sécurité au rang de priorité nationale, ne sont nullement présents sur la question de la protection de la voiture. Les bienfaits de l'auto-surveillance, reconnus à Créteil comme à Aulnay, tendraient à relativiser cette différenciation sociale. Les immeubles, construits sous forme de barres et de tours dans les années 70 et dont les quartiers HLM sont particulièrement dotées, sont, de fait, très propices à la surveillance de la voiture. Monsieur Quieri s'enthousiasme des mérites de l'architecture qui autorise la prévention des actes portés sur la voiture. C'est bien la première fois que nous entendons de tels éloges à l'égard de l'ingéniosité des concepteurs du bâti. Le parking dominé par de très grandes tours serait mieux protégé que le parking enfoncé dans les sous-sols de son ancienne résidence, doté d'une porte automatique et d'un système d'ouverture à carte : " *Là-bas, il y a eu des problèmes de voitures cassées, volées, tout ça. Alors que le parking ici est ouvert. Et comme il y a des habitations au-dessus, tout le monde voit. C'est génial, fallait y penser quand même. Donc tout le monde voit le moindre fait et geste. Moi, franchement je crains moins le cambriolage que là où j'étais. Dans une résidence, les cambriolages, ils sont plus faciles. Là, les gens se posent pas de questions. Quand ils sont cambriolés, ils sont vus tout de suite, tout le monde le sait. Dans une résidence, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, les gens se parlent pas, on se disait pas bonjour.* " Les boxes à Créteil ont été rassemblés à l'air libre dans des couronnes dont les formes se voulaient en harmonie avec celles des bâtiments : Gérard Grandval, l'architecte interrogé et dont nous avons lu les écrits, avait, en les concevant tels quels, pour ambition de camoufler au maximum la présence de la voiture. Situés sous les fenêtres des résidents, à la différence d'Aulnay, où les boxes sont enfoncés dans les garages souterrains, ceux-ci ont au contraire l'avantage de rendre la voiture visible aux yeux de leurs propriétaires.

Notons que le parking mis sous le regard des résidents, s'inscrit dans la lignée des projets américains de la prévention situationnelle : doctrine tendant à penser que l'urbanisme et l'architecture peuvent être mis au service de la prévention de la délinquance. Cette doctrine, qui pose le principe du contrôle informel des habitants sur leur environnement, inspire les travaux

du Comité européen de normalisation, engagé aujourd'hui à édicter des normes destinées à prévenir " la malveillance et la délinquance " au moyen de l'architecture. Inquiets quant au bien-fondé de telles normes, nous proposons d'observer le terrain : les habitants eux-mêmes ont déjà mis à profit, en fonction de leurs besoins en matière de sécurité, les caractéristiques de l'architecture des grands ensembles.

L'omniprésence du regard

De fait, le parking fait l'objet d'une surveillance continuelle. Tout le monde jette un œil, par la fenêtre, pour veiller à la voiture : le propriétaire du véhicule, c'est entendu, mais aussi tous ceux qui sont présents dans la cellule d'habitation. La voiture, immobilisée sur le parking, est observée pendant l'absence de son propriétaire par le père, le fils, les frères, la sœur : nombreux sont les conducteurs, à Créteil comme à Aulnay-sous-Bois, se rendant à leur travail en transport en commun. Aussi, tout le monde, dans l'appartement, se relaye dans la tâche qui, de par sa simple répétition, est devenu un réflexe : la femme ou les enfants, dépourvus de permis de conduire et auxquels la voiture rend bien des services, lancent un regard de temps à autre sur le véhicule, tout en vaquant à leurs occupations. Le mari de Madame Rachelle, nous l'avons dit, quand il n'y va pas lui-même, envoie son fils le samedi matin surveiller la voiture qui sommeille dans le box. Selon une urbaniste**,** employée à l'office HLM de Saint-Denis et rencontrée lors de nos investigations, les appartements dont les fenêtres ne donnent pas sur le parking sont souvent refusés par les habitants.

La surveillance s'exerce le jour, l'œil en éveil, mais aussi la nuit, à l'heure des délits. Les statistiques et les entretiens révèlent que les délits se produisent pour 90 % quand tout le monde est endormi. L'insomnie est mise à profit. Une dizaine de personnes nous on dit qu'ils jettaient un coup d'œil par la fenêtre lorsqu'ils se réveillaient la nuit. Monsieur Cami, attentif au bruit, se meut jusqu'à la fenêtre dès le moindre soupçon. Celui-ci, qui n'est pas à sa première anecdote sur le quartier, nous raconte : " *Ça a fait du bruit - j'ai un sommeil qui fait, que je dors pas - j'ai pris les jumelles, il était en train de se servir dans une voiture, il a tout posé sur la voiture, il a pris son attaché-case, la ronde des flics est passée, il est revenu avec sa voiture tout feu éteint, il a chargé dans la voiture, et il est passé.* " Madame Zora, qui à 40 ans venait d'avoir son permis de conduire, ne fermait pas l'œil de la nuit, lorsque les voitures furent vandalisées en série sur le parking de la Lutèce. **"** *Chaque soir, je dors pas de la nuit.* " Et sa fille de renchérir : " *Toute la nuit, maman est à la fenêtre.* " " *Ben oui, ça fait mal* ", compatit Rachelle dont le mari s'est fait lui-même fracturer la porte de sa voiture dans son box. Et Madame Zora de continuer : " *Je me lève, des fois ma belle-sœur, des fois mon mari. "* Le mécanicien turc, peut-être d'autant plus vigilant qu'il a dans le coffre de sa voiture une bonne

partie de ses outils de travail, a surpris à l'occasion de l'une de ses fameuses insomnies un individu qui tournait autour de sa voiture.

La surveillance assurée par les membres de la famille l'est parfois également par d'autres voisins ou amis. Entre amis, on est solidaire, en jetant un œil sur le bien de ses proches. Madame Zora sait qu'elle peut compter sur le regard de sa voisine du dessus, Monsieur Pavillon également. Madame Rachelle qui, de temps à autre, se fait transporter par une amie, lui rend, par la vigilance, son service. En des lieux non desservis la nuit par les transports en commun, la voiture rend quelques services à celui qui est dépourvu de moyen de locomotion personnel. L'accouchement ou la maladie d'un enfant sont des urgences, à plusieurs reprises citées, ayant pu amener certains, tel Monsieur Témo, à devoir frapper, en désespoir de cause, exceptionnellement donc, à la porte d'un voisin. En contrepartie, Monsieur Témo, concerné par la voiture stationnée sur le parking qui lui a rendu service, se sent quelques redevances.

L'accaparement de l'espace public par quelques individus n'est pas sans avantages. Les jeunes qui squattent régulièrement les halls, ont au moins le mérite, dit Monsieur Dani à Monsieur Queiri, engagés dans une vive discussion à leurs propos, de surveiller les enfants et les voitures. Madame Zora se sent elle aussi tranquillisée par leur présence, aux côtés du véhicule ou de sa fille lorsqu'elle joue dehors. " *Tout le monde surveille*, confirme un jeune de Jupiter*, même les plus jeunes peuvent surveiller les voitures, quand ils passent à côté.* " Les enfants qui jouent dehors peuvent être mis à contribution moyennant récompense. Bilal, qui leur demande de temps à autre de veiller aux voitures de collection qu'il répare sur le parking Jupiter, les remercie en leur offrant de temps à autre une glace à 2 francs, nourrissant, dans le même temps, le commerce du marchand ambulant qui sillonnent les 3000.

La surveillance peut être tacite. A Créteil, la gardienne de l'école Charles-Peguy a préféré au box qu'on lui proposait sous l'école où elle réside celui qui est dominé par la fenêtre de la loge de la gardienne de l'immeuble du 8 avenue Pablo Picasso, bénéficiant ainsi de la surveillance de cette dernière. L'ouvrier de l'entreprise de plomberie rencontré dans le quartier du Palais, table, lui, sur la présence des jeunes squattant le parking ou ses alentours pour surveiller sa voiture, d'autant plus susceptible d'être convoitée qu'elle contient matériels et outillages fréquemment dérobés dans les voitures. Il paye leur rôle de vigie en leur donnant une cigarette quand ceux-ci le lui demandent : un droit d'entrée, considère-t-il, auquel tout intrus pénétrant le quartier se trouve soumis. Monsieur Olga et Monsieur Gameroff, eux, sont dans les bons papiers des gardiens, employés pour surveiller jour et nuit la galerie commerciale depuis que la BNP fut cambriolée et dévastée à l'aide d'une voiture bélier. Les gardiens jetteraient un œil sur le parking limitrophe, un service que ne subodorent nullement Monsieur et Madame Demus qui

accusent les gardiens d'être un peu timorés : à la moindre avancée des jeunes, débordant sur le parvis-parking du centre commercial, ceux-ci, disent-ils, s'enferment immédiatement dans le centre commercial. Monsieur Chicot, garant sa camionnette sur le parking Jupiter compte sur ses voisins : " *Parce que là-bas, on voit, il y a toujours quelqu'un qu'est à la fenêtre qui fait le guetteur, et on voit les gens rentrer.* "

Mercedes et autres gros gabarits, logés comme nous l'avons dit souvent dans des boxes et dotés de tous les gadgets anti-intrusion vendus en même temps que la voiture, peuvent, en deuxième option, trouver refuge à l'extérieur du quartier, dans le pavillon du cousin (cas du jeune employé du snack du Galion), du frère (cas de Fahrad) ou du père (Mustapha), ou encore, le cas est fréquent, être camouflé dans la zone pavillonnaire contiguë aux HLM des 3000. La géographie des lieux se trouve quelque peu perturbée par l'emplacement choisi pour la voiture. En puis, en se garant devant le pavillon ou à côté de quelqu'un qu'on ne connaît pas, on tend à accorder au voisin, à qui l'on n'adresse pas habituellement la parole, une compétence, et ce faisant, à lui reconnaître une existence. Madame Renée, par exemple, gare la voiture la plus chère du ménage le long de la rue bordée par les pavillons, l'autre trouvant refuge dans son box situé dans le parking Jupiter. Elle compte en fait sur la présence des " chiens méchants " montant la garde des pavillons pour l'alerter, par l'aboiement de rigueur, du moindre mouvement survenu aux entournures du portail. Mohamed, 31 ans, doté d'un petit appartement au Vieux Pays, un quartier sud d'Aulnay, réside tout à la fois dans son domicile et dans le pavillon de ses parents mitoyen à la cité Jupiter. Il compte sur ses voisins pour assurer la surveillance de son appartement qu'il n'occupe pas en permanence. La vigilance constitue en fait l'unique relation qu'il entretient de manière, il est vrai, virtuelle, avec ses voisins d'immeuble qu'il ne connaît pas. En tous cas, dans la description que Mohamed nous fait de son quartier et de son appartement, la sécurité, ainsi assurée par ses voisins, figure au premier plan. " *Au Vieux Pays j'ai un petit appartement, c'est plus calme qu'ici ; là-bas il y a un peu plus de vieux, moins de jeunes. C'est bien comme ça, car ils gardent mon appartement quand je suis pas là. Comme eux, ils ne bougent pas, ils bougent jamais de chez eux, pour moi, ça va. "*

3. VERS L'EMERGENCE D'UN ESPACE COMMUN

Afin de stationner sous la fenêtre, des règles de stationnement qui oscillent entre le chacun pour soi et la conscience de l'autre

Le stationnement dans le grand ensemble est souvent qualifié d'anarchique : les voitures garées de manière à pouvoir être vues de la fenêtre empiètent les pelouses, obstruent les passages, débordent sur les trottoirs. Mais ce qui peut être pris pour du désordre par une personne

étrangère aux lieux n'en répond pas moins à des règles propres à la résidence. Ces règles, connues et suivies par l'ensemble des habitants, révèlent que les locataires, unis devant l'adversité que représente le manque de places disponibles sous les fenêtres, s'entendent au moins sur un sujet.

A Aulnay, le service de voirie, tentant de prendre à bras le corps la question du stationnement anarchique, s'est engagé à repeindre la signalisation au sol qui à l'origine délimitait la place réservée à chaque voiture. Les habitants des cités HLM, nous explique-t-on au service de voirie, sont comme partout ailleurs sensibles aux règles : il suffit simplement de les rappeler à eux. En fait, les règles, jugées inopérantes dans l'espace de la résidence, puisque ce qui prime avant tout c'est d'avoir sa voiture sous les yeux, ont simplement été réadaptées par les habitants.

La place de choix est donc celle qui se trouve immédiatement sous le logement. *“ Ma place est là, c’est normal”,* dit ce mécanicien en levant la tête pour montrer sa fenêtre. *" Les voitures d’une même famille sont de préférence garées ensemble sous le logement "*, explique un autre, dont le logement compte quasiment autant de voitures qu’il y a de frères. Dans le quartier des 3000 à Aulnay-sous-Bois, un " système " a même été inventé. Une place, si l’on reprend cet exemple où la cellule d'habitation est constituée de quatre frères et de trois voitures, peut en abriter trois. Le premier arrivé des frères se gare à la place que la fratrie s’est attribuée. Les deux autres n’auront, à leur arrivée, qu'à appeler pour qu’on leur envoie les clés par la fenêtre. La voiture de l’aîné déplacée sur la pelouse permet de laisser la place au cadet. La troisième voiture est garée derrière, à la perpendiculaire, pour ne pas bloquer le passage, déjà très amputé, des piétons. Les autres familles font de même. Du côté de la rue Bailly-Sufresnes, où il n’y a pas de pelouse à empiéter, on se gare un peu n’importe comment. Une règle implicite veut que celui qui souhaite sortir, prévient celui qui encombre le passage par un coup de klaxon. Ce qui donne à ce jeune locataire doté d’un cabriolet une raison supplémentaire à celle que nécessite la surveillance de sa voiture, de jeter un oeil par la fenêtre. Quiconque ne respecte pas ce règlement, ou ne " percute *"* pas au son du klaxon, le fait à ses détriments. Ce règlement oscille entre la conscience de l'autre - tout le monde à droit de garer sa voiture sous sa fenêtre à condition de ne pas perturber son voisin - et le chacun pour soi. On n’hésite pas à appeler la police, très souvent critiquée par son incompétence nous l’avons dit, mais à qui l’on trouve là une raison d'être. “*Là, les flics sont rois ”*, explique l’un des frères de Degas. “ *En quinze minutes ils sont là et vous soulèvent la voiture ”,* dit un autre habitant qui les a prévenus. *”* “*La voiture bloquait le passage, j’ai klaxonné, j’ai klaxonné, j’en avais marre d’attendre, j’ai pris le portable, les flics sont venus. Il n’y a pas de pitié ici, même si c’est mon pote, je le fais, tout le monde fait pareil*.”

A Créteil, explique Madame Jacky, l'architecture n'autorise pas la tactique du coup de klaxon. Les tours, de fait, s'élèvent sur 14 niveaux. Madame Louisa a recours à la méthode du *post-it,* qu'elle colle sur la vitre de la voiture qui entrave l'entrée de son box. Elle peut également rappeler à l'ordre la règle de bonne conduite en écrivant au stabilo son agacement sur le pare-brise de celui qui obstrue à nouveau l'entrée de son garage : une technique plutôt agressive qu'elle utilise, s'excuse-t-elle, très rarement, et quand elle est très remontée. Monsieur Quieri, résident depuis peu dans le quartier du Palais, a compris tardivement la méthode de l'essuie-glace : l'essuie-glace écarté signifie au propriétaire du véhicule qu'il gêne. A l'intérieur du même logement, des ententes peuvent se faire pour que la voiture ayant trouvée place sous la fenêtre soit utilisée le moins possible. On se prête, entre frères et père, les autres voitures du domicile.

Les règles de stationnement révèlent dans une certaine mesure l'attention que l'on peut porter à autrui, même si cette attention est inspirée par la crainte que cet autrui vous gène. Monsieur Olga, à l'instar d'autres personnes interrogées, l'exprime ainsi : " *Je préfère mettre ma voiture dans la place qui m'a été attribuée, ce n'est pas loin, c'est proche… Pour ne pas embêter les gens, pour ne pas me faire embêter non plus.* " Cette forme d'attention n'est pas sans évoquer ce que Richard Sennett[32] appelle la sympathie : " *Dire je me mets à la place signifie que je ne prends pas en compte qu'il est différent de moi. Pendant un moment, j'essaie d'imaginer ses souffrances, ses besoins en les traduisant en terme qui me sont familiers. La sympathie, en tant qu'opération mentale, c'est la conquête des différences que l'on fait sembler familier. Chez les anciens, la sympathie n'entraînait pas seulement que je vous comprenne, par le fait que je m'intéresse à vous. Pendant un instant, j'avais le sentiment d'être vous* ".

L'incident, facteur de cohésion

Les différents accidents survenus sur les voitures à Créteil ont généré regroupements et discussions entre des personnes qui auparavant ne se disaient mot. L'émotion, l'accident, unit : le contrevenant a au moins le mérite, à l'instar de l'étranger, de réunir les gens. " *Ben, sur le parking*, raconte Monsieur Thibaut*, quand les gens parlent, c'est qu'ils se sont fait casser leur garage. Ah ben, Monsieur Thibaut, et vous, votre garage, ça va ? Non, non, il a rien subit. Bon ben, au revoir.* " Si l'événement laisse Monsieur Thibault indifférent, Norbert l'a vécu tout autrement. En nous contant cet épisode, dont il a eu vent sans pour avoir subi lui-même de dommage sur son véhicule, celui-ci s'enthousiasme. Il faut dire qu'en dehors du gardien, avec qui il partage la même passion pour la voiture, Norbert ne connaît personne dans le quartier. C'est du reste cette même passion qui l'amène soudainement à apprécier la communion avec

32 Sennett Richard, *La vie à vue d'œil*, Plon, 1990.

des voisins que d'habitude il tend à éviter. " *Ah oui, on était vachement solidaire, plusieurs m'ont demandé si j'avais eu des problèmes avec ma voiture. Et c'est la première fois qu'on se parlait, quand il y a eu le casse des cinq voitures.* " Entre voisins, on trouve là matière à commérage autour d'un intérêt et d'une peur commune. Entre voisins, on cherche parfois réconfort : on parle haut et fort de ses méfaits à celui qui, par chance, a été épargné ; on rassemble tout le monde dans la même communauté de victimes potentielles. On se tient les coudes. On s'enquiert de la santé du véhicule. " *Jusqu'à maintenant,* dit Monsieur Olga, *moi, ils m'ont rien pris. Dernièrement, je crois, que c'est en fin d'année, ils avaient ouvert pas mal de boxes. Mais ils n'avaient rien trouvé. Je sais, c'est un voisin qui me l'a dit. Il m'a dit de descendre pour aller voir, s'ils avaient ouverts mon box. Mais ils ne l'avaient pas ouvert. On m'avait prévenu. On m'avait dit d'aller voir, parce que des gens étaient passés*. " Monsieur Thibault, peu indulgent à l'égard de ses voisins de quartiers, reste, sur sa réserve : " *C'est quand ils se font casser nos garages, alors là il n'y a pas de problème. Là, les gens ils papotent, ils veulent casser la figure à tout le monde. L'autre fois, ils ont mis le feu aux poubelles, bon ben, ça a réunit pas mal de gens, je voyais les gens, ils parlaient entre eux. Ouais, c'est inadmissible, c'est un quartier pourri... Bon, vous voyez, il y a que quand il y a des événements comme ça qu'ils se réunissent, ils parlent ensemble. Bon, il y en a des gens qui parlent entre eux. Mais moi, personnellement, je parle pas avec des gens d'ici. Déjà, moi, je vais vous dire, l'été, je suis jamais là. Moi, je vis la semaine, ici ça me sert d'hôtel. Le vendredi soir, j'arrive, je charge la voiture, et on s'en va. Et on ne rentre pas avant le dimanche soir. L'été c'est ça, l'été, le printemps, l'automne. Il y a que l'hiver où je ferme la maison de campagne et je suis là. Vous voyez c'est pour ça que je n'ai pas d'atome crochu ici, je fréquente personne, un coup je suis rentré chez moi, je suis rentré chez moi. On est chez nous là-bas, on y va tous les week-ends. "* Notons tout de même que le logement HLM qui lui sert d'hôtel et serait, comme tel, moins investi que la maison de campagne, déborde, comme nous l'avons mentionné dans le chapitre précédent, sur l'espace commun que constitue le parking. Monsieur Thibault, doté d'un box et protégé par des moyens personnels qui, précise sa femme, sont exigés par l'assureur, se dit peu inquiet pour sa voiture. A chaque fois, durant tout l'entretien, il emploie pour parler du parking en surface ou des boxes, le pronom possessif, en l'occurrence la troisième personne du pluriel : le nous, le nôtre, qui tendent à faire sien l'espace et peut-être les dangers que tous encourent. A moins que, osons l'interprétation, que celui-ci investisse affectivement plus le parking que l'hôtel, vu que la cellule d'habitation privilégiée serait plutôt à la campagne.

Chacun des deux sites a fait l'objet de rondes de surveillance. A la cité Jupiter, suite à quatre cambriolages survenus dans les parkings, une dizaine de personnes se sont relayées des mois durant pour surveiller ces derniers. " *On a commencé à faire des rondes,* nous explique

Monsieur Chicot, serrurier de son métier*, chose que c'est pas à nous de faire. On est obligé de faire la police, parce que personne s'en occupe. On s'est aperçu que la porte était cassée et que c'était par-là qu'ils rentraient alors que nous on croyait qu'ils rentraient par ailleurs. Cette porte là, c'est une des sorties de secours, mais qui n'est jamais utilisée. Voyez le canon du truc, ils l'ont arraché, ce qui fait qu'après ils tiraient sur la porte. Elle s'ouvrait toute seule. Et comme elle était en position fermée, nous on ne voyait pas quand on passait. Depuis, moi, j'ai soudé la porte avec des collègues. (...) C'est nous qui réglons le problème, alors que c'est pas à nous de le régler. On fait des rondes, on prend ça sur nos week-ends, nos heures de soirées. A faire la police. On doit être une dizaine. On tourne à plusieurs. On rentre chacun par un accès. Celui qu'on attrapera qui a rien à foutre ici, il va passer un mauvais quart d'heure. Parce que c'est des gros bras, les gars. Moi je me cache pas. C'est pas à nous à le faire. Normalement, c'est à la société de faire ça. Parce que si nous on blesse un jour quelqu'un, c'est encore sur nous que ça va retomber. Personne ne veut s'en occuper. Quand il y a des épaves, on leur met des PV, les gars qui sont là en train de réparer, ça leur casse les pieds. Mais pour vérifier s'il y a des mecs qui viennent casser, il y a personne qui tourne. Ou alors on voit une voiture de police tous les 36 du mois. Ce n'est pas ça qu'on veut, nous. On veut quelqu'un qui s'occupe du parking, qui reste sur le parking, quitte à mettre une guérite et que quelqu'un soit là la nuit.* " Les propriétaires du 5 et 7 boulevard Picasso à Créteil, eux aussi exaspérés de voir les pneus de leurs voitures régulièrement crevés, ont plusieurs nuits de suite investis la loge de la gardienne de manière à surprendre le coupable.

Une implication minimale à l'égard d'un événement que l'on ne s'autorise pas à contrer ou à sanctionner…

La ronde, notons le, est exercée en premier lieu à des fins d'investigation. Le problème, non pris en compte par les acteurs institutionnels, doit être résolu. Mais la punition relèverait, selon les propriétaires, de la justice. Madame Jacky et Madame Louisa, propriétaires dans l'immeuble du 5 avenue Pablo Picasso, ainsi que leur gardienne, tiennent à ne pas s'attarder sur l'histoire des pneus crevés. Chacune en parle à mi-mot, et à la seule condition que notre magnétophone soit éteint. Aucune précision supplémentaire n'est accordée : "*Le coupable* (dont on ne veut pas parler) *est passé en justice,* nous explique la gardienne, *il a payé, ça suffit*. " Celui-ci, ceci expliquant peut-être cela, s'avère être l'un des copropriétaires. On trouve là ce que nous avons dit à propos du stationnement : le suivi de la norme propre à la résidence qui permet à tous de trouver à bien se garer, n'exclut pas l'adhésion à la loi universelle. Le conflit avec celui qui ne respecte pas la règle est esquivé et son règlement, par le biais de la sanction (là l'amende, puisque le stationnement anarchique au pied d'un immeuble congestionné n'est pas autorisé) est renvoyé à la police.

A Jupiter, on aurait tendance à faire sa justice soi-même (mais, nous dit-on, on ne l'aurait pas fait) et ce faisant à outrepasser la loi (tu ne frapperas pas ton prochain) dont on reconnaît le fondement. C'est à la société que revient la punition. L'Etat, on en convient à Jupiter, par le biais de la police, a le monopole de la sanction. D'autant que, comme le dit Monsieur Baude qui craint l'affrontement avec des gens venus se garer sur son emplacement privé, la justice dans ce cas-là, s'exerce, quelle que soit la faute, contre celui qui s'adonne aux coups et blessures. Monsieur Baude regrette toutefois que la justice ne soit faite que dans un sens : la police ne se préoccupe pas de faire respecter l'emplacement privé dévolu au stationnement de sa voiture. Pour justifier la dérive potentielle des individus à gros bras cherchant à faire respecter leur bien, Monsieur Chicot met en avant également ce qu'il considère comme une aberration, confortée par l'ambiguïté du statut du parking : on met des contraventions sur les épaves – des voitures immobilisées car en cours ou en attente de réparation et généralement dépourvues d'assurance –, mais on ne se préoccupe pas de poursuivre celui qui ne respecte pas le bien parking. Le parking, dira Monsieur Chicot à plusieurs reprises dans l'entretien, appartient à la résidence. " Le parking est privé ". Or cette propriété privée n'est doublement pas respectée : la police, en mettant des contraventions sur un espace privé, enfreint, selon lui, le droit de propriété. Dans le même temps, la police ne protège pas cette propriété des casseurs de voitures. Et Monsieur Chicot de s'énerver à nouveau : " *Les flics mettent des PV sur les voitures en réparation qui n'ont pas d'assurance, mais une voiture qu'on prend en épave, un gars qu'achète une voiture en épave qui veut la réparer. On n'est pas mécano, on a notre travail à faire tous les jours. Donc, on peut se permettre de le faire que le week-end et encore quand il fait beau. Donc, le gars, il peut pas l'assurer, avec la carte grise tant qu'il a pas fait le contrôle technique, parce que généralement ces voitures ont dix ans. Donc, il faut être logique, il faut lui laisser du temps de réparer. Une fois qu'elle est réparée et qu'elle roule et qu'elle se fasse allumer, c'est normal. C'est logique pour tout le monde, que ce soit pour nous ou pour n'importe qui, mais qu'ils les allument pas sur le parking ."*

Il faut dire que la sanction elle-même n'est pas claire. L'amende mise sur des véhicules qui ne sont pas en règle avec la loi, s'en prend à des voitures en attente de réparation. Elle rappelle la difficulté qu'ont les pouvoirs publics à agir sur une activité réalisée au noir ou dans le but d'éviter les frais du mécanicien : la mécanique est tolérée mais interdite. D'autant qu'elle est exercée sur un espace privé mais commun, soumis à des règles internes à la résidence HLM qui l'interdisent.

L'implication des habitants est en quelque sorte limitée. On agit pour comprendre et prévenir. Monsieur Cami, surprenant comme nous l'avons déjà mentionné un délit la nuit aux moyens de

ses jumelles, n'intervient pas pour l'empêcher. Il observe, guète, cherche à saisir ce qui se trame dans l'espace public. Il lui faut, à croire ce qu'il dit, avoir un peu bu pour s'enquérir, comme il l'a fait une fois, des intentions d'un jeune aux " allures douteuses " aux côtés d'une voiture. *" Il était garé là, moi, je sortais du restaurant chinois - quand il y avait encore le restaurant chinois-, j'étais avec ma femme. J'avais donc peut-être un petit coup dans le nez. Je lui ai dit : Qu'est ce que tu fous ici avec cette bagnole ? T'as pas les moyens pour te payer ça, je lui ai dit. Tu viens ici pour dealer. Je lui ai dit tel quel. Il a sauté dans la bagnole, il a filé. Immatriculé 75, il était. Huit jours plus tard, il est revenu, je sais pas trop quoi faire. Il a fait cinq autres bagnoles.* "

mais un regard impliquant, qui fait sien l'espace public

Au cours de nos entretiens, nous n'avons pas constaté cette complicité que Jean Genet[33] suspecte entre le voleur et sa victime, bien que l'on puisse imaginer l'éveil que la peur du délit suscite chez celui qui s'emploie à s'en prémunir : " *Son ingéniosité,* écrit-il à propos de l'un de ses personnages*, prouve la manie qu'en secret (l'ignorant peut-être), il poursuit en soi-même sa quête du mal. De dispositifs savants, il a bardé sa maison : dans une plaque de tôle sur la barre d'appui des fenêtres passe un courant à haute tension, un système de sonnerie est installé, des serrures compliquent ses portes, etc. Il a peu de choses à protéger, mais de la sorte il demeure en contact avec l'esprit agile et retors des malfaiteurs.* " Monsieur Cami, par exemple, a recours aux jumelles : la fenêtre doublée de cet autre vitrage filtrant l'autorise à rester calfeutré dans son logement, en même temps qu'il se rapproche de l'événement. La ronde entreprise par Monsieur Chicot et ses voisins est matière à découvertes : la sortie de secours cassée apporte une réponse aux infractions commises sur le parking Jupiter. La découverte permet de colmater, par-delà l'entrée de secours du parking Jupiter, quelques blessures : celle, en l'occurrence, de la victime. L'impression de violence, selon Robert[34], est plus liée à l'anonymat de son auteur et à la non compréhension des délits qu'à l'ardeur du coup. La police, estime-t-il, en résolvant de moins en moins de plaintes, prolonge la situation traumatisante de la victime. Les réponses politiques qui s'attachent plus aujourd'hui à protéger l'individu de l'agression ou de la délinquance violente, risques cependant nettement moins fréquents que la prédation qui affecte un plus grand nombre de gens, contribuent selon Robert à renforcer l'inquiétude des Français.

La ronde constitue également un moyen d'embrasser ou de vivre un territoire. Elle semble, dans bien des cas, être autant mue par un souci de sécurité que par le désir d'errer et de se

33 Genet Jean, *Le journal d'un voleur*, Seuil

34 Robert Philippe, " L'insécurité ; représentations collectives et questions pénales ", *L'Année sociologique*, n° 40, 1990.

donner une activité. En cela, la ronde des adultes semble pouvoir être associée à l'errance des jeunes. Dans les propos de Monsieur Cami, il n'est pas toujours facile de faire la distinction entre son désir d'observer ce qui se passe au bas de chez lui, dans l'espace public, et son souci de vigilance. " *Moi*, dit-il*, je suis très observateur, je zone, je vois s'il n'y a rien d'anormal* ", dit celui qui nous a adressé la parole alors que nous-mêmes déambulions dans le quartier du Palais. Il " zone ", dit-il, comme nous-mêmes finalement quand nous enquêtons, et comme les jeunes auxquels le mot est souvent associé. Monsieur Cami, son travail ne l'occupant qu'à trois quarts de temps, zone d'autant plus qu'il ne fait plus de mécanique en bas de chez lui depuis le déménagement de son ami mécanicien. Est-il solidaire des autres en surveillant leurs voitures où en quête d'une occupation ? Mimoun, dépourvu de permis de conduire, erre, lui, aux alentours de l'atelier mécanique, fermé le dimanche. " *Même au repos*, nous dit-il*, je passe par-là. Des fois, quand j'ai rien à faire le dimanche, je vais veiller, on sait jamais. Je vais veiller mon camion, mes outils " . " On vole là* ? ", lui demandons-nous. "*Non, non, on vole pas.* " Les jeunes, eux, bougent, tournent. " *La voiture,* dit un jeune, *c'est fait pour bouger. On fait des tours, on l'emmène nettoyer, on bouge avec.* "

Bouger, tourner, faire des rondes ou zoner sont autant de verbes définissant une activité dont le motif serait, tout autant que celui de la sécurité, de s'occuper. Et puis, regarder par la fenêtre, n'est-ce pas aussi une manière de zoner ou tout au moins de vivre son territoire ? Pour les femmes, le regard lancé par la fenêtre a parfois des annotations plus poétiques. De chez soi, on embrasse l'espace public. Il est intéressant de noter que, parmi les habitants expliquant l'attrait des tours du Grand Palais, la vue qu'apporte le logement remporte toujours l'adhésion. Madame Jacky pose sa table de repassage tout contre la vitre de la très large baie vitrée du salon. Le spectacle qui s'offre à elle, le nez collé à la fenêtre, lui rappelle la série de télévision " *Bonne nuit les petits* " avec ses milles fenêtres qui brillent la nuit, mais aussi le plaisir qu'elle a de résider au cœur de la ville : être au milieu de tant de gens sans pour autant avoir à craindre la proximité des voisins, cachés à quelques balcons de là derrière leur coque de béton. Ce qu'apprécie Madame Louisa dans le quartier, c'est, dit-elle, avant tout la vue : celle qu'elle a son dixième étage. Le quartier peut s'apprécier notamment depuis son logement.

Nous avons noté à maintes reprises que de pouvoir voir l'espace public depuis sa fenêtre constitue un des attraits des grands ensembles. C'est ce qu'exprime Giovanna Francavilla, habitante de La Muraille de Chine à Saint-Etienne, invitée du colloque " *Les grands ensembles, entre histoire et mémoire* "[35] : si la barre lui a fait mauvaise impression lors de son entrée dans les lieux, celle-ci dit avoir eu " *le coup de foudr*e " pour la vue qu'offrait l'appartement. Jacky Bortoli, résident de la Grande Borne, également invité à ce colloque, évoque un souvenir

35 organisé par la DIV le 24 mars 2001.

similaire : "*Lorsque nous sommes arrivés, ce que nous avons apprécié, c'est d'avoir autant d'espace vert, et puis surtout, le luxe c'était de pouvoir avoir les enfants sous les yeux.*" Dans un documentaire sur la ville de Créteil, une habitante plutôt peu amène à parler des espaces extérieurs qu'elle utiliserait rarement, précise toutefois, qu'elle apprécie beaucoup son logement. De la fenêtre de sa tour, dit-elle, elle adore regarder la ville au moyen d'une jumelle.

Rappelons que les fenêtres en bandeau et autres larges baies vitrées constituent l'un des principes mis en avant par le Mouvement Moderne, instigateur de l'architecture des grands ensembles, soucieux d'apporter un maximum de lumière, source d'hygiène, à l'intérieur des logements. L'architecte Grandval, auteur de la plupart des immeubles du quartier du Palais, a largement misé sur ces fameuses fenêtres. D'une phrase portée en légende sous la photo d'un Chou, Pierre Joly, un confrère architecte, résume l'intention de son auteur.[36] . " *Grandval a inventé un nouveau paysage habité. On en attend une meilleure relation du logement avec le monde extérieur.* " Le balcon traité en coque de béton doit, en effet, servir de protection visuelle et assurer l'intimité de ses habitants. Les espaces privés ou semi-privés ne sont investis, estime Grandval, que s'ils sont protégés des vues et du regard des autres habitants. Mais la richesse de la ville, en quelque sorte, se veut également, par le truchement de l'ingénierie-architecture, pouvoir être appréciée de l'intérieur. " *D'une façon assez provocante*, écrit Grandval*, nous avions essentiellement privilégié des vues intériorisées qui donnaient le sentiment que l'immeuble était très fermé. En réalité, il n'en est rien : les corolles sont placées dans l'axe d'un mur séparatif entre deux pièces : chaque pièce a une vue sur ce jardin fermé et une vue libre et lointaine sur l'espace extérieur. "*[37] Le balcon et les larges baies vitrées offrent de fait un large panorama sur un dehors, mis en avant dans les années 70 par la publicité[38] faite pour vendre les immeubles en copropriété de l'avenue Pablo Picasso ainsi que l'immeuble collectif du Grand Pavois, œuvre de l'architecte Louis de Marien, à qui l'on doit également les immeubles de la Lutèce. " *Sortez du métro, entrez dans votre chou* ", constitue l'un des slogans de cette même publicité due à l'agence Séguela Roux Caysac. Il illustre à merveille ce qui était promu à l'époque, et que les habitants d'aujourd'hui semblent finalement apprécier : un mode de vie replié dans l'intérieur confiné du logement et où la fenêtre constitue un moyen de se transporter dans des espaces extérieurs. Entre le logement et le métro permettant d'accéder aux autres quartiers de la ville, il y a aujourd'hui la voiture stationnée, souvent immobile, car à Créteil (mais aussi à Aulnay-sous-Bois), on utilise beaucoup les transports en commun : la voiture a transformé le territoire limitrophe au logement en parking. Monsieur Quieri, nous l'avons dit, s'enthousiasme des vertus d'une architecture qui autorise la surveillance des

36 Cf. *L'Oeil*, n° 236, 1975, " Créteil, ville nouvelle "

37 Pavillon de l'Arsenal. Mini PA *Gérard Grandval, René Gailhoustet*

38 Plusieurs plaquettes de promotion des Choux et du Grand Pavois sont conservés aux Archives municipales de Créteil.

parkings depuis le domicile.

La surveillance de l'automobile, peut-elle être envisagée comme un luxe au même titre que le gardiennage des enfants ? La voiture est un objet précieux. Par-delà l'homme, la femme n'est parfois pas insensible au bien automobile. Madame Zora aurait, à 40 ans, nous explique-t-elle, passé son permis de conduire, encouragée en cela par son mari, souhaitant partager le volant lors du trajet Paris-Alger, à un moment, dit elle, où elle se sentait déprimée de ne pas pouvoir avoir de deuxième enfant. L'individu aurait ainsi un double motif d'investir, ne serait-ce que par la vue, l'espace public : la nécessité de veiller à son enfant et à son véhicule. La comparaison enfant-voiture est hardie. D'autres que nous, cependant, l'ont faite pendant nos entretiens. Un homme interrogé nous explique pourquoi il n'a pas acheté de voiture plus conforme à ses rêves. Sa femme ne travaillant pas, le ménage n'a pas suffisamment d'argent pour en acquérir une plus belle. Il préfère, ajoute-il, bien élever ses enfants, raison pour laquelle sa femme, au lieu d'occuper un emploi, reste à la maison. La voiture est un objet de consommation, à la durée périssable. Pour certains, elle n'en demeure pas moins un objet de transmission. Le premier véhicule possédé est souvent donné au jeune ménage par les parents, qui se délaissent là d'un de leurs vieux véhicules. L'origine de la voiture accroît ainsi parfois sa valeur. La petite amie de Norbert, peu concernée par la passion de celui-ci pour la voiture, a surveillé de très près le choix des embellisseurs de la voiture, héritées de son père à elle. Elle souhaitait en lieu et place de ceux couleur platine choisis par Norbert un modèle nettement plus neutre, par respect pour son père qui, précise-t-il, est décédé aujourd'hui. Monsieur Gameroff, divorcé de sa femme depuis 5 ans, a gardé, par-delà les enfants, un lien avec cette dernière. Le crédit que celle-ci a contracté à son nom pour acheter une voiture neuve, constitue, selon lui, un moyen de rendre moins réelle leur séparation.

Le parking est observé pour maintes raisons. On le regarde, comme Monsieur Franck, pour mirer sa voiture soudainement qualifiée par sa comparaison avec les véhicules voisins. On jette un œil dessus, afin de voir, nous a-t-on dit à plusieurs reprises, si quelques policiers ne venaient pas mettre des contraventions sur la voiture mal garée, sur l'épave en attente de réparation ou sur la voiture-remise à outils où nombre de mécaniciens rangent leurs outillages. Monsieur Gameroff, propriétaire au Grand Pavois, fait des allers-retours entre son domicile et le parking du centre commercial, rendu, après la réhabilitation, gratuit pour trois heures seulement dans la journée pour les résidents, pour déplacer sa voiture. Monsieur Thibault, doté pour sa propre voiture d'un box, investit le parking, ne serait-ce que par le regard, le dimanche matin afin de réserver une place pour les invités attendus pour le déjeuner. Ce couple retraité, aussi remonté que Monsieur Thibault à l'égard de ses voisins, fait de même : les voitures immatriculées dans un autre département ou extérieures au quartier sont celles qui sont le plus systématiquement

dévalisées.

Le sol du parking serait en quelque sorte piétiné par le regard. Monsieur Thibault, nous l'avons dit, à défaut d'apprécier le quartier et ses voisins, s'approprie le parking qu'à priori il n'utilise pas. La gardienne de la copropriété du 5 et 7 boulevard Pablo Picasso, déclare, quant à elle, et ce durant tout l'entretien, n'avoir à s'occuper que des affaires concernant l'intérieur de l'immeuble, le hall, les escaliers, l'ascenseur. Elle n'est pas payée pour faire autre chose. Dans la couronne de boxes, son mari n'a à charge que de changer les ampoules et de passer de temps à autre, moyennant un soupçon de rémunération supplémentaire, un coup de peinture. Les jeunes squattant la couronne de boxes ne sont pas son problème. " *Ils font du bruit, c'est pas à moi de m'en occuper. Je vais pas dire, ah baissez un peu !* " Elle se soucie encore moins des problèmes de stationnement, mais l'emploi du terme " baisser un peu " rappelle que le parking terrain de jeu des jeunes, serait, aussi, ne serait ce que par le bruit, annexé à l'immeuble. Implicitement, néanmoins, la gardienne a étendu son territoire de surveillance sur le boulevard Pablo Picasso. Elle rappelle les règles de bonnes conduites jusque sur la rue où sont garées les voitures des propriétaires. On apprend de l'un qu'elle réprimande celui qui urine sur la voiture d'un résident. On apprend de l'autre qu'elle joue le rôle de médiatrice jusque sur cette portion d'espace public où est garée la voiture : elle va frapper à la porte d'un des propriétaires pour lui demander de déplacer un peu sa voiture, à la demande d'un de ses voisins. " *C'était quelqu'un qui avait oublié de ranger sa voiture*, précise Madame Louisa*,* à qui nous devons une anecdote sur le sujet*, moi je pouvais pas sortir de mon box, j'ai klaxonné et comme il répondait pas, j'ai appelé la gardienne. "* Ce rôle de médiateur est très apprécié par les propriétaires interrogés. Et la gardienne de nous expliquer ce qui la pousse ou non à s'investir dans les affaires de l'immeuble : " *Pour que je m'intéresse, il faut que je me sente chez moi.* " A la cité Emmaüs, le gardien s'est également approprié l'espace public où séjournent les voitures : " *Si tu montes sur la voiture,* dit-il à un jeune, devant lequel nous passons*, je vais mettre la note sur le loyer de ton père* ." Rappelons que la place de stationnement, même encombrée par plusieurs voitures, se paye. L'appartement, conçu à l'époque de la construction du grand ensemble où l'on ne prévoyait qu'une voiture par ménage, avait sa place de parking attitré, dont le numéro encore lisible au sol dans certaines résidences d'Aulnay-sous-Bois, marquait l'emprise de son prolongement à l'extérieur. Aujourd'hui, si ces numéros ne correspondent plus à grand chose, la prégnance de l'individu sur la place qu'occupe la voiture persiste. Son prix figure du reste sur la facture du loyer de l'appartement, dont la gestion semble revenir, au vu de quelques entretiens, à la femme. C'est vers cette dernière, nullement intéressée par la voiture, que Monsieur Thibault se tourne, à l'instar de Monsieur Demus, lorsque nous nous enquérons du prix du box.

Madame Boni, soucieuse d'apporter un peu d'animation dans la copropriété où elle vient d'emménager, choisit le parking pour faire une petite fête. Parce que là, dit elle, " *on est chez nous. On a chacun notre place.* " L'espace commun, en somme, s'approprie à partir de la portion d'individualité qu'il recèle.

Un accord autour d'un terme : l'étranger

Les habitants connaissent leurs voisins locataires à la simple vue de leurs véhicules garés sur les pourtours de la résidence. Ce sont fréquemment les mêmes, précise Monsieur Baude. Cet homme cambodgien qui n'a aucun contact avec les gens de son immeuble est capable d'attribuer à leurs propriétaires les véhicules garés le long de la voie publique reconvertie en espace de stationnement pour la résidence. Ce qui permet à Monsieur Olga, d'informer un des locataires de l'immeuble qu'il croise, à ce moment-là, dans le hall, de la présence d'un inconnu près de sa voiture. Monsieur Dani, qui n'entretient aucune relation avec son voisinage, ne s'adonne pas moins à un petit stratège pour réserver la place de stationnement qu'il vient de libérer à quelqu'un de la résidence. A l'homme qui extérieur à la résidence cherche à se garer, il fait un signe de main pour l'avertir qu'il n'a pas l'intention de sortir. Il attendra quelques minutes, celui-ci parti, pour laisser la place à un locataire, cette fois-ci, habitant de la Lutèce. Les propriétaires de l'immeuble limitrophe, qui convoitent le parking public converti aux besoins de la Lutèce, ont déjà leurs couronnes de box, explique un résident qui fait de même. Entre voisins de parking, en somme, on est un peu solidaire. On tend en en limitant l'accès à l'étranger, à instaurer des frontières. L'espace public ou privé, à l'intersection de plusieurs voies, a un statut ambigüe, que l'entente implicite entre voisins s'efforce de rendre claire. Monsieur Chicot marque les limites du parking Jupiter tous les dimanches matin, aidé en cela d'une poignée de voisins, en faisant sur le parking, ce qu'il appelle des rondes: tout ce petit monde s'attelle, ce jour-là, à rappeler aux clients du marché limitrophe, que le parking est réservé aux gens de la résidence. Monsieur Daune joue sur le sien un peu le rôle de gendarme à chaque fois qu'il vient y chercher sa voiture en rappelant aux étudiants et clients du centre commercial que les emplacements en bas de l'immeuble sont privés. Il agit ainsi bien que les désagréments encourus sur la place de ses voisins ne l'affectent pas dans l'immédiat, vu qu'il s'en est en train partir. A Jupiter, comme au Grand Pavois, où les parkings là, privés l'autorisent, on souhaite l'installation de barrières, pour en interdire l'accès aux intrus. Les blocs parkings demandés par certains habitants du Grand Pavois pour empêcher leur utilisation par les clients et étudiants ont l'inconvénient, ajoute Monsieur Daune, d'interdire également leur utilisation par les gens de la résidence. Car quand le voisin n'est pas là, habitude a été prise d'occuper la place de ce dernier pour sa deuxième voiture, qu'on garera plus loin dès son retour, appréhendé... depuis sa fenêtre, donnant ainsi à l'occupant de l'appartement une raison

supplémentaire pour demeurer vigilant sur ce qui se passe sur le parking. Le parking, en somme, dotés d'emplacements privés, achetés dans le cas du Grand Pavois, ou loués avec l'appartement, est un espace dont on se partage entre habitants l'usufruit. La barrière interdit ce partage. Elle casse la solidarité existante sur le parking destiné à recevoir la ou les voitures de chacun des ménages. Le bloc parking élevé à la manière d'une barrière lorsque le propriétaire est absent ne sert qu'à son propriétaire. Monsieur Queiri voit dans la mesure de protection auquel chacun se livre pour empêcher l'intrus potentiellement voleur l'esquisse de ce qu'il appelle " une organisation. " *Quand on sort du parking des boxes,* nous explique-t-il*„ on prend soin d'attendre quelques minutes, on s'arrête le temps que la porte se referme derrière soi de sorte que personne ne s'introduise dans le parking ".* Pratique commune ? Règle implicite ? Organisation ? Peu importe la véritable nature la pratique, ce qui importe là, c'est que l'entente peut être aussi une affaire d'impression.

L'insécurité qui pèse sur la voiture contribue à son tour à instaurer des frontières. L'étranger, susceptible d'être intéressé par la voiture, est remarqué dès lors qu'il pénètre le parking. "*Mille yeux me transpercent lorsque je traverse le parking* ", dit un jeune résident d'un pavillon limitrophe à la cité Jupiter. Les jeunes de Jupiter squattent le parking de leur résidence, car là, disent-ils, on les connaît, et on ne les accusera pas d'êtres intéressés par les voitures. *" Dans les autres parkings, déclare l'un de la bande, les gens croiront qu'on vient pour voler leurs voitures* ".

La réhabilitation du parking Jupiter aurait eu pour conséquence, nombreux, sont les habitants à le critiquer, d'ouvrir le parking à des non-résidents de la cité Jupiter. Ceux non pourvus de voiture sous-louent leur boxe à des gens des 3000 extérieurs à Jupiter. " *La plupart des gens qui viennent ici ils ont une voiture. Mais ceux qui n'ont pas de voitures et qui ont un box ils louent le box à des gens des autres cités, ça fait que les mecs des autres cités, ils viennent à quatre, cinq, ils ont le passe, ils regardent, ils voient une voiture qui les intéresse, ils démontent et puis voilà. Le problème, c'est ça, ils louent à gens des autres cités qui viennent ici et qui cassent les voitures en bas après,* " nous explique cet homme. Aussi, la tendance serait-elle de louer les boxes à des gens que l'on connaît. A Créteil, cette femme non-motorisée a loué le sien à plusieurs reprises, à son voisin de palier tout d'abord, au gérant du bureau de tabac voisin ensuite.

Nombre d'habitants désignent l'étranger au quartier comme responsable des méfaits commis sur les véhicules des habitants. La faute dans le cas de la sous-location des boxes est imputée non pas au loueur (le père de famille par exemple) mais à la sphère élargie de ses connaissances (les amis du fils). Les jeunes à Créteil accusent les gitans installés parfois sur le carrefour Pompadou, limitrophe à la cité. Ces derniers, aux dires du Commissaire d'Aulnay, seraient

avec les jeunes, des voleurs de voitures confirmés[39]. A sa manière, l'architecte Gérard Grandval, invité 30 ans après la construction du quartier par l'école Charles Péguy à rencontrer les habitants rapporte de ceux-ci s'en référant au parking placé à l'intérieur d'un bâtiment, des paroles allant ce sens. " *Les habitants m'ont dit que, eux, se comportaient bien, mais que c'était souvent des gens qui étaient venus d'ailleurs et qui se réfugiaient dans le parking et que ce parking c'était un lieu de danger et de pourrissement du quartier.* "

Le principe du"bouc émissaire" décrit par René Girard [40] constitue évidemment un moyen de se prémunir contre le sentiment d'insécurité. Le bouc émissaire, qui garantit la cohésion d'un groupe, réunis les individus en une communauté. Dans nos deux sites, la communauté se constitue autour d'un territoire dont les frontières peuvent varier : les 3000 dans leur globalité pour l'un, ou la résidence, pour un autre. Bilal accuse non pas les habitants, de la cité Jupiter où il réside mais des bâtiments avoisinants. *"C'est pas des gens de chez nous"*, ne cesse de répéter le marchand de sandwich frites merguez. Ils *nous amènent les voitures volées et les brûlent chez nous, pour toucher l'assurance*". 73 véhicules ont été brûlés pour le premier trimestre 2003 selon les services de police d'Aulnay. Ces actes sont, selon le commissaire de police, *autant liés à des vols, qu'à des jeux entre jeunes*. Un homme résume cette pensée désignant "l'étranger" comme responsable : "*Vous pourririez vous l'entrée de votre appartement ? Jamais. Personne ne le fait*. *Les jeunes de la cité, ils amènent pas des voitures volées dans notre cité*". Madame Sopier, du côté des copropriétaires, pour qui les rodéos, cela ne fait aucun doute, sont fait aux moyens de voiture volées, considère que les infractions survenues sur les voitures des copropriétaires, seraient le fait de jeunes extérieurs au quartier, désireux de faire porter la faute sur la classe juvénile du Palais. L'ancienneté dans le quartier prémunit de la peur. Tout le monde ici se connaît, disent les plus anciens. *"On m'appelle par mon prénom.* précise un homme d'une cinquantaine d'année, le *petit qui est a cogné avec son vélo dans mon auto, monte me le dire".* Madame Soulier et Madame Louisa se sentent protégées par le fait d'avoir eu des enfants, même si ceux-ci, aujourd'hui largement majeurs, ne vivent plus dans le quartier. Les jeunes qui aujourd'hui squattent dans le parking ne sont ceux qui étaient au collège avec ses enfants.

Mais si l'on en croit Monsieur Cami, il semble que parfois l'on craigne finalement, plus le policier, porteur de contravention que le voleur lui-même. *"Comme on a une maison de campagne et qu'il faut une remorque pour traîner tout le bordel, on met la remorque dans le garage, on ne peut pas y mettre la voiture. Quant on s'en va en vacances, on retire la remorque ma femme met sa voiture. Je vous dis, si ça reste plus de huit jours, ils foutent des*

39 Comme du reste l'énonce le Ministre de l'Intérieur ." *Je vais défendre un texte qui permettra la saisie des véhicules de fortes cylindrées appartenant à des personnes nomades qui vivent du RMI. On voit bien que les rassemblements du voyage font augmenter les courbes de la délinquance dans les secteurs concernés ", Le Parisien du val de marne, 4 octobre2003.*

40 *Le Bouc-émissaire,* poche.

contraventions, demandent l'enlèvement de la bagnole et elle se trouve à la fourrière".
L'amende, statistiquement, tomberait-elle beaucoup plus souvent que le coup porté sur la voiture?

Une conscience résidentielle ou des valeurs communes ? Ou comment ne pas passer soi-même pour un étranger ?

Les faits d'une certaine manière semblent leur donner raison. L'invité, surtout si voiture, est immatriculé d'un autre département, a plus de chances de se faire voler. Tous lui accordent, durant son séjour, la place privilégiée, sous le logement.

L'ennemi casseur de voitures, extérieur donc à la résidence, s'en prendrait moins à ses voisins. Plusieurs habitants rapportent des accidents survenus sur des voitures, qui en fait, apprend t-on plus tard dans l'entretien n'étaient pas leurs. Dans le cas de Monsieur Gamerof, la vitre cassée pour voler l'autoradio était celle de la voiture de sa fille venue lui rendre visite. Madame Sopier, divorcée, rapporte l'exemple intéressant du vol d'un portefeuille laissé dans la voiture de son ancien mari, et, qu'avait empruntée sa fille. Une fois ils ont ouvert la voiture du père. Du père de Sarah. Elle avait emprunté la voiture de son père. Elle l'avait garée là en bas. Et alors bon, lui il laisse toujours tout traîner dans sa voiture. Donc il y avait rien à voler. Mais il y avait un tas de bordels et notamment il y avait un portefeuille avec les papiers de la voiture et son permis de conduire. On les a retrouvés dans la boîte aux lettres. Bon moi, j'ai toujours pensé à cette époque-là que ceux qui ont fait ça connaissait parfaitement Sarah et Loic, mon fils. Ils avaient été à l'école. Il y avait pas d'autoradio, parce qu'il y avait belle lurette qu'il se l'était fait voler, donc il y avait rien. Ils ont rien pu voler. Ils ont fracturé la porte. La seule chose c'était le portefeuille. Bon, Ils ne connaissaient pas la voiture, mais ils ont reconnu le nom. Après avoir vu, les papiers, puisqu'ils sont revenus dans la boîte aux lettres. c'était un vol pur et simple, mais quand ils ont vu le nom du propriétaire de la voiture, ils l'ont remis dans la boîte aux lettres. Je pense que nous on était assez protégé à cette époque-là.

La notion d'étranger se décline ; celui qui travaille dans le quartier sans y résider peut, dans un soucis de plus grande discrétion, opter pour la technique du camouflage. La bibliothécaire de l'antenne Municipale des 3000 a acheté une voiture, non seulement, en fonction de son lieu de travail, simple et banale, mais aussi en tenant compte de la couleur du parking, grise comme lui, dit-elle, dans lequel, elle se fond. Sarah, responsable de la Ludothèque, au contraire s'est efforcée, lorsqu'elle a troqué sa voiture d'occasion, contre un plus récent modèle, de la faire reconnaître. Elle l'a introduit dans le quartier en faisant à cette dernière plusieurs tours dans le quartier, de manière à ce que son propriétaire soit bien identifié. L'étranger peut être l'habitant

lui-même, à chaque fois qu'il change de voiture. La voiture nouvellement achetée sera rodée, à la manière de Sarah. Mais attention, l'exhibition du véhicule doit se faire dans la mesure. L'ostentation peut être punie. Et Madame Rachelle d'imputer la faute à son mari, dont la voiture, fut visitée, dès le lendemain de son achat : il aurait fait un peu trop le fier.

Notons que les gros gabarits, voitures qui ici comme ailleurs se font voler et peuvent alimenter quelques commerces et trafics, sont stationnés à l'abri des regards des résidents. Mercedes et BMW sont rangés dans des box pas forcément sécures, ou camouflés dans la zone pavillonnaire limitrophe. Mais dans la catégorie des gros gabarit, il semble que les BMW et les 4 /4 seraient moins convoitées, que les Mercedes, qui, précise le gardien de la Lutèce, se font plus souvent rayer dans les quartiers. Les deux seules personnes à avoir refusé de nous dire la marque de leur voiture, possédaient des Mercedes, " C'est Normal, nous explique Mustapha, parce qu'une Mercedes, ça fait prétentieux ". Et un jeune à qui nous demandons de nous citer la voiture de ses rêves (la BMWZX) de rejeter la Mercedes pour la simple raison que " *ça fait patron* ". La Mercedes, nous explique un autre jeune du quartier, *" c'est pour, les Africains, elles tiennent dans la longévité et quand tu vas au bled, tu montre que t'as réussi* ". Le gardien nous explique. " *Moi j'ai toujours habité dans logements sociaux. Il y a des quartiers où c'est plus calme que d'autres. Il y a des coins où, on ne va pas toucher une Mercedes. Mais il y a des coins où on la met là et dans les cinq minutes qui suivent elle est rayée. Moi j'ai eu une BMW, j'étais dans des endroits où théoriquement ils auraient pu me l'esquinter, ils me l'ont jamais esquinté "Il ajoute. Peut-être qu'il y en a qui sont trop luxueuses. Mais je pourrais dire c'est aussi pour ce qu'elles présentent qu'on les raye. La Mercedes, c'est pas la vitesse, c'est pas le sport, c'est plutôt le confort, disons une grosse relation. Quand je dis grosse relation c'est toutes ces catégories supérieures à la normale, c'est le luxe vraiment qui déborde. Il y a des gens qui ont une BMW, c'est plutôt le style sport, donc on dit, s'il est sportif, s'il est jeune, il aime la vitesse, et ainsi de suite, il y a beaucoup plus de choses qui entrent en ligne de compte.* ". Le 4/ 4 véhicule en vogue aujourd'hui fait également son intrusion dans les quartiers. Monsieur Quieri, doté tout récemment d'un pareil modèle, s'est interrogé lors de son arrivée au Palais sur le sens des regards qu'on lui portait. *" Peut-être, se demande-t-il, que ce n'était pas une voiture du quartier.* " , Le 4/4, nous explique-on chez Land-Rover, le concessionnaire, véhicule acheté autant par les stars que les familles pour son confort et l'image d'aventure qui lui est associée ne serait, pas volées. A tel point, continue-il, que ses clients très argentés commencent à regarder du côté de ce modèle leur permettant de camoufler leur identité. Madame Bony, elle, se serait délestée de la voiture qu'elle avait acquise à crédit un an à peine l'avoir acheté : " *Car, dit elle, c'était mentir aux yeux des gens, ce que disait la voiture ce n'était pas la réalité, la voiture disait que j'avais les moyens ce qui n'était pas le cas.* "

Discrétion plutôt qu'ostentation ; allure sportive plutôt qu'air de faux patron, la voiture objet de consommation, révèle au-delà de l'identité de son conducteur, des valeurs. Ces valeurs, qui par-delà le fait qu'elles constituent un moyen de ne pas se faire dérober l'objet luxueux, sont partagées par bien des habitants du quartier. Elles ne sont pas sans évoquer, celles que rapportait Henri Coing dans le quartier ouvrier du XIIIe arrondissement de Paris des années 60, où il était de bon ton de s'habiller simplement, conformément à sa condition ouvrière, et non pas comme " un patron" , mais également, pour revenir à notre temps, le commentaire d'habitants critiquant le côté un trop ostentatoire de halls d'entrée. " On est tout de même en HLM ". Stéphane Beaud et Michel Pialoux notent que si les ouvriers n'ont pas disparu, le sentiment d'appartenir à une communauté n'est plus. Les habitants des quartiers HLM ont, selon Agnès de Villechaise, aujourd'hui les aspirations des classes moyennes. La voiture pourrait peut-être révéler que les valeurs ouvrières n'ont toutefois pas toutes pas disparues. L'homme devant sa télévision, estime De Certeau, n'est pas un consommateur passif. Il est aussi un producteur puisqu'il lit les images détournées par lui, à sa façon. En tout cas, Monsieur Pierre est, sur notre site, sans cesse à accuser, la dégradation du quartier, et puis les jeunes. Ces derniers traînent, cassent les lampadaires. Sur le sujet des vols d'automobile, il se montre nettement plus tolérant. " Enfin je comprends, qu'ils les volent, quand on ne peut pas avoir de belles voitures. "

Conclusion

UN ESPACE SOUS L'ÉGIDE DE LA NORME

Le parking, par-delà l'absence de valeur qu'on lui confère, est perçu comme un espace trouble. De par ses caractéristiques de non-lieu, cet espace éloigné des contingences et normes de la société, serait propice aux trafics en tous genres ; le deal s'y nourrit tout particulièrement de l'ombre des capots et du sommeil des autos. Son investigation tendrait à nous le laisser voir sous un jour contraire. Le parking, régi en fait par les valeurs et normes de la société, est avant tout un espace sous contrôle. En premier lieu parce que le parking, lieu dévolu, a priori, à la simple action de se dessaisir de son auto n'existe pas par lui-même : le lieu se définit avant tout par les bâtiments auquel il se raccroche, en l'occurrence, ici, le domicile, en dessous duquel il est sous l'emprise. Les jeunes qui le squattent, y sont sous les fenêtres de leurs parents. Ce n'est donc pas là qu'ils sont les plus désobéissants. D'autre part, l'activité de la mécanique qui s'accapare une portion d'un espace public qui à priori ne lui est pas affecté, et s'effectue parfois au noir pour un gain d'argent, cherche sa légitimité. Les bricoleurs s'efforcent avant tout de négocier leur présence et activité en faisant en sorte que leur occupation ne soit pas associée aux lieux investis par les jeunes dont la réputation et les délits nuisent à leurs actions. La claire distinction des usages - le parking investi par les jeunes n'est pas celui des hommes – permet d'instaurer des frontières.

L'oisiveté est une forme de déviance, rappelle Michel Foucault[41], à propos de laquelle notre regard, en temps de crise, ne semble pas prêt à changer. D'autant que, c'est dans les quartiers d'exclusion marqués par des relations sociales distendues, que cette crise se condense. Aussi, l'adulte lui-même, pas toujours enclin à bricoler, peut avoir du temps pour traîner. De manière à faire accepter leur présence sur l'espace public, qui déjà par définition est hostile à tout investissement prolongé, les hommes prennent l'alibi du tournevis pour aller rejoindre, ceux, qui ont le nez dans le moteur, mais avec qui surtout ils pourront discuter.
Le parking est porteur de norme. Les voitures, que l'on prend ou non le matin, renseignent sur le rythme des résidents : le parking, sécurisant, selon certains pour cette raison, dit beaucoup sur le travail que l'on a ou que l'on n'a pas. La mécanique renvoie, elle aussi, à la norme du travail, norme qui contribue à la faire mieux accepter même si on n'apprécie pas toujours l'image qu'elle donne d'une résidence et le désordre mis par certains sur le parking. Notons ici qu'aucun des deux quartiers étudiés, gagnés par la nouveauté du tri sélectif, n'est muni - à l'exception de quelques points vidanges à Aulnay-sous-bois - de poubelles susceptibles de

41 Foucault Michel, "Des espaces autres", *AMC, Architecture, Mouvement Continuité,* n5, octobre 1995

contenir les vestiges, bidons, pneus, souvent toxiques, et comme tels refusés par le service des encombrants. L'activité, il faut dire, est tolérée, mais interdite.

La sueur, rappelle Barthes[42], qui, lui, la voit sur le visage des acteurs dans les péplums et autres grandes productions hollywoodiennes, est synonyme de morale. De l'illicite que recèlent certains travaux issus de la mécanique, rarement il est question dans les entretiens réalisés avec ceux que la saleté de la mécanique gène. Or sur le parking nul doute que l'on s'y adonne. Le révèle la blouse Renault ou le bleu de travail, porté souvent en lieu et place du vieil habit du dimanche, propre, lui, à l'univers privé de la maison. L'habit étiquette fait un peu la profession. Il affirme avant tout l'affiliation à une catégorie, l'homme qui travaille.

Sur le parking, où l'on vend parfois de manière informelle, c'est selon, boissons, encas ou pizzas, le commerçant dans son estafette fait la loi, et rappelle quelques rudiments de morale aux jeunes de passage qui tournent autour de lui. En des lieux pas toujours bien achalandés en commerce de proximité, la guérite-voiture du marchand ambulant compte parmi ses clients, bricoleurs venus se rassasier, résidents s'accordant une halte, à la sortie de leur véhicule, avant de rentrer chez eux, mais aussi parfois policiers.

FLOU, FLUCTUANT, LE PARKING À LA PRÉSENCE VOLATILE, UN LIEU DE MÉMOIRE ?

Du flou de sa réputation, le parking a bien quelques traits, mais ces derniers ne sont pas forcément ceux qu'on lui attribue. C'est moins à la délinquance (les parkings souterrains, lieux à plus grandes transactions, sont fermés), qu'à son mode d'occupation que le parking doit son côté clair-obscur : l'espace est occupé par une jeunesse assignée à la résidence HLM, dit-on souvent, mais, qui, rappelons-le, ne tient pas en place. Ce qui, finalement, est le propre de la jeunesse en général : les adolescents muent et remuent. Mais la jeunesse est ici peut-être d'autant plus volatile, que l'illusion de la mobilité, peut constituer une forme de loisir, non exempte d'un semblant de réconfort en temps de crise. Cette mobilité est impulsive. Les jeunes sans cesse bougent, s'échappent du parking, mais toujours y reviennent : le parking constitue le point d'ancrage d'une jeunesse qui a la bougeotte. Les jeunes tirent parti de ce point d'échancrure, que constitue, au pied du domicile, le parking, serti, sur son autre bord par l'extrémité de la résidence où bruissent de la rue, les flux et l'animation de la ville. Mais, par-delà les jeunes, sur le lieu où stationne la voiture, l'activité des bricoleurs, elle-même oscille : entre deux espaces ou deux temporalités. Activité domestique par excellence, même si elle s'exerce parfois à des fins rémunératrices, peut se dérouler à mi-temps, à moitié dans la maison, à moitié sur le parking. Jouer sur le temps et l'espace constitue un moyen d'atténuer l'impact de l'individu sur un espace qui ne lui est pas dévolu, de brouiller sa présence dans le lieu commun, que l'activité de la mécanique a annexé au logement, fort intérieur où sont rangés les outils. Cette activité aux contours plutôt flous – la frontière entre plaisir et le travail n'étant pas

42 Barthes Roland, Mythologies, Editions du Seuil, 1957.

toujours aussi facile à délimiter - fait du bricoleur une personne " instable ", qui sortira sur le devant-parking de sa maison, quand bon lui semble. Le parking est un seuil. Les hommes, qui rentrent dans leur voiture, ou en sortent, contribuent à en faire un espace nébuleux. Le parking est dévolu en prime abord à une action en train de se faire, celle, en l'occurrence, de garer sa voiture. En quelque sorte, il semble habité, non pas par l'homme, mais par son ombre et mouvement : l'homme, finalement qu'il soit jeune ou adulte sans cesse bouge. L'espace de rencontre qui se profile dans le lieu parking où l'homme en rentrant ranger sa voiture s'arrête parfois pour discuter un peu avec l'homme bricoleur, se nourrit du lieu de passage et du brassage que constitue le lieu, d'effervescence et de brouillage par excellence, où stationnent les véhicules.

Mais le parking, lieu ambigu par excellence, associe à sa forte instabilité les traits d'une très grande stabilité. Les bricoleurs n'y restent pas forcément très longtemps. Tout le temps, en revanche, ils y retournent : la fréquentation du parking, dominicale ou quotidienne, est régulière et peut courir sur une très longue période. Mimoun, mécanicien sur parking, a connu le temps du parking Paul Cézanne, le temps du parking du Marché. Rencontré aujourd'hui à l'atelier mécanique, celui-ci se vante d'être depuis 30 ans sur les parkings des 3000. Les jeunes de la cité Jupiter, à qui le parking est depuis peu interdit, pleurent la perte de leur terrain de jeu qui les a vus grandir. Sur le parking des bricoleurs, comme sur celui des jeunes, on trouve beaucoup d'anciens résidents de la cité, venus y rejoindre amis ou connaissances : l'homme plus âgé, de passage, bavardant avec les mécaniciens, amis ou connaissances, gardés du temps où il vivait dans la résidence ; le jeune dont les parents viennent d'accéder au pavillon et qui retourne sur le parking terrain de jeu de son ancienne résidence. Parmi les gens interrogés nous ayant déclaré qu'ils ne bricolaient pas sur le parking, nombreux sont ceux - on l'apprend souvent après par la femme ou un peu plus tard dans la conversation – à bricoler la voiture sur le parking de leurs anciennes cités. Le pèlerinage que font certains hommes, sur leur ancien lieu de résidence, n'est pas sans évoquer, celui qu'effectue selon Michel Pinçon, la grande bourgeoisie parisienne dans ses anciens quartiers de résidence, (VII, VIII, XVI, VII e arrondissement), quartiers qu'elle a fuit par crainte de l'assimilation, lors de l'arrivées des industries de luxe. Ils s'y rassemblent le temps des fêtes, organisées par les industries de luxe en quête de prestige, celles là même qui les ont incités à quitter ces quartiers. Notons que dans chacun des parkings rencontrés, nous trouvons un homme ou un jeune, aujourd'hui logés en pavillon, lieu de solitude - Jaqueline Coudras[43], le rappelle pour les femmes inactives – selon une jeune interrogé. Le parking tiendrait-il de ces lieux de mémoire, décrits par Pierre Nora ? Le mot parking, selon Le Petit Robert[44], né en 1926, se serait répandu vers 1945, en somme, avec le Modernisme, doctrine, qui allait nourrir la construction de la France des trente glorieuses, dont les grands ensembles, tenant compte de l'essor de l'automobile, n'en sont pas

43 Coutras Jacqueline, " La mobilité des femmes au quotidien, un enjeu des rapports entre les sexes ? *" Les Annales de la recherche urbaine, n° 59-60, mars 1993.*

44 Dans sa version datée de 1990, et non pas dans celle de 1993, dont nous rapportons la définition dans la troisième partie de ce rapport.

les moindres héritages. Le parking, François Bon[45] le rappelle dans une nouvelle, est une donnée prépondérante du paysage des périphéries urbaines : " *A y penser*, écrit, donc François Bon, *on entre aujourd'hui plus fréquemment dans un parking que dans une église ou une cathédrale. En volume, ils incluent dans la ville d'aujourd'hui bien plus que n'a jamais prétendu la disproportion architecturale des cultes. Ils sont vides pareillement.* " Les parkings que nous n'avons nullement trouvés vides participent peut-être plus de la mémoire de jeunes, nés dans les grands ensembles, parfois issus de l'immigration, et pour qui l'imagerie du clocher de nos villages n'évoque plus forcément grand chose.

TENU PAR L'ACCIDENT, PROPICE À LA RENCONTRE

Ce qui pousse les hommes à se rassembler est sans ambiguïté l'expérience de la violence ; " *et ce qui déclenche et fonde la socialisation, c'est la peur qu'ont les hommes les uns des autres*. " écrit Wolfgang Sofsky[46]. L'incident, c'est normal, matière à combustion, génère l'impulsion, fermente de la relation sociale, là, où, dans le grand ensemble, on ne l'escomptait pas. Le feu dans les poubelles, l'infraction simultanée de plusieurs voitures, amène d'un seul coup, soudainement des gens, qui auparavant ne se parlaient pas, n'échangeaient mots. Tous concernés, choqués, ont là un intérêt commun, partagé. Mais le lieu parking, lui-même, ne serait-il pas propice à accueillir l'accident ? Il recèle la voiture, ce bien oh combien très cher lorsqu'on le comptabilise en plus comme une extension de soi-même, et qui constitue de fait la principale cible des infractions. Le box ou la voiture, révèlent, en outre, accidentellement, un peu de cette intimité qu'on n'avait pas forcément donné à voir. Le meuble, soustrait habituellement des regards dans l'appartement caché par le couloir ou à l'inconnu, mais ici, offert subrepticement à la vue quand la porte trop grandement s'ouvre, étonne le voisin de box, l'extrait dans ses habitudes, le conduit à outrepasser la règle du moindre échange, limité au simple bonjour bonsoir. Sur le parking, la curiosité - un mot entendu dans la bouche de plusieurs de nos interlocuteurs - s'exerce. Intrigue le bout de meuble donc ; la dextérité d'un conducteur plus particulièrement habile qu'un autre à sortir d'un box toujours exigu, car c'est toujours sur le parking que l'entaille budgétaire se porte ; la belle voiture : le véhicule bien entretenu. Cet affleurement de choses et évènements intéresse l'homme, qui, en définitive, dit ailleurs, qu'il n'a rien à voir avec son voisin.

Le sentiment d'insécurité, dit-on souvent, tend à replier l'individu dans l'univers protecteur de sa cellule logement. Mais l'accident ou la peur de l'accident touche ici sa propriété voiture qui vit dehors. C'est la conscience de la peur du propriétaire qui incite, celui venu admirer sa voiture, à outrepasser les règles de politesses dans l'espace public : car quand on regarde une voiture, au contraire, il ne faut surtout pas pratiquer, première règle de bonne conduite dans l'espace public, l'esquive du regard, le contact, réduit au simple bonjour bonsoir. Surtout pas ! Sinon le propriétaire pourrait croire que l'on convoite son véhicule. Il faut au contraire attirer

45 Bon François, *Parking*, Les éditions de Minuit, 1996.

46 Soksky Wolfgang, *Traité de la violence*, NRF, essai, Gallimard, 1998.

son attention et lui démontrer, par de l'échange et de la parole, la raison de sa présence autour de l'auto.

Le parking, dont les entrées sont très contrôlées, est un lieu très protégé en raison des véhicules qu'il recèle. Point le plus excentré de la résidence, il n'en ouvre pas moins cette dernière sur l'extérieur. A l'instar de ce que dit De Certeau du fleuve ou du mur, il fait frontière. Il a un rôle de médiateur. C'est-à-dire que par la limite qu'il signifie, il crée autant de communication que de séparation. Ne rentre, donc, pas qui veut sur le parking. Il faut répondre à certaines conditions : être de la résidence, où y avoir été introduit, ce qui suppose, si l'on compte les mécaniciens, les amis ou collègues des mécaniciens, les anciens de la résidence…, un certain nombre de personnes extérieures. Surtout, si sur le parking, un vendeur de soda ou pizzas, originaire du quartier, a tiré là parti de l'éloignement du domicile pour établir dans sa camionnette un petit commerce de proximité. Sur le parking, situé, comme c'est le cas parfois, à proximité d'un centre commercial ou d'un marché, l'homme, que l'on a vu attendre dans sa voiture la femme en train de faire ses courses s'ennuie. A force d'y revenir tous les samedis, enhardi de sa présence régulière, il peut à un moment donné être tenté de s'entretenir avec les hommes qui y lavent leur voiture. Les policiers admirant les voitures de luxe réparées par l'un de nos interviewés, ou venus se désaltérer dans le camion snack installé sur le parking, trouvent là, dans tous les cas, leur seul point de contact avec la population.

LA GRANDEUR DU GRAND ENSEMBLE

L'exploration du parking nous permet de voir sous un autre jour le très décrié grand ensemble. Les gens l'ont de fait adapté et aménagé selon leurs propres besoins. Salon de l'homme qui s'y regroupe, ou de l'enfant, qui y rejoint les autres de son âge, le parking permet de recevoir l'ami en des lieux véritablement marqués par le surpeuplement. Un 5 pièces aux trois milles, nous l'avons vu à maintes reprises, c'est souvent, un espace où le salon peut être compté comme une chambre : y dorment un ou plusieurs enfants.

L'espace public, dit-on souvent, dépourvu de qualités, n'aurait pas fait l'objet de la même attention que son bâti environnant. Le caractérise l'abondance de ses espaces verts et parking, l'absence de points de repères identifiés. Sa démesure constituerait, en raison de la trop grande rupture qu'elle introduit entre l'espace public et l'espace privé, un obstacle à l'appropriation du quartier et de son logement. Or, c'est justement, nous semble-t-il, la profusion de cet espace qui s'avère être la richesse du grand ensemble. L'un des atouts de la banlieue, estime-t-on, tant du côté des locataires HLM que des propriétaires des résidences ou des pavillons limitrophes - ces derniers ayant justement quitté Paris pour l'exiguïté de la cellule d'habitation - tient justement à l'espace abondant qu'on y trouve, à l'intérieur comme à l'extérieur du logement. Car ce qui est

valable pour le logement, une surface plus grande pour un prix nettement inférieur que dans la ville centre, l'est donc également sur cette autre portion de l'espace public où siège cette autre partie de nous-même qu'est la voiture. Les propriétaires viennent dans les lieux d'expression - comités de quartiers, réunions de consultation des habitants – qui sont proposés à la population pour réclamer, non pas plus d'espace vert comme le proposent les projets de réhabilitation mais plus de place pour la voiture. Le luxe de la banlieue, justement c'est de pouvoir trouver à garer ses deux ou trois voitures au pied de sa barre d'habitation sans pour autant avoir à payer, comme en d'autres parties de la ville le prix du stationnement. La mixité sociale tant recherchée dans les quartiers, argument d'un propriétaire, pourrait être liée au maintien ou non de ce privilège.

Et puis l'importance de l'espace permet de s'adonner à l'activité du bricolage, accapareuse d'espace, et qui, se faisant, ne peut trouver place qu'en périphérie des villes : dans l'enceinte du pavillon, pour ceux qui ont les moyens de pouvoir y accéder, ou à la campagne, pour ceux qui n'en sont pas partis ou disposent d'une maison de campagne ou y ont encore de la famille. Un bricoleur, apprécie, lui, comme nombre de ses voisins interrogés, les plaisirs de la ville : illusion de la mobilité et présence à ses côtés d'autres citadins ; doté, éventuellement par l'intermédiaire d'un cousin d'un pied à terre ailleurs, il apprécie la résidence HLM où il réside, pour la place que celle-ci offre à l'homme qui a besoin ou veut, pour réparer sa voiture, place qu'il ne peut trouver dans le centre-ville. Si nombre d'habitants de profil plutôt classes moyennes cachent à l'abri de leur résidence secondaire, l'activité de bricolage que certains aiment à faire, d'autres, moins nombreux, tirent parti de la présence en bas du logement d'un box pour s'adonner à des travaux, peut-être plus dignes que la mécanique, mais non moins motivés par le goût de la tâche manuelle.

En fait, le parking nous semble autoriser ce qu'architectes et urbanistes s'efforcent de faire en greffant balcons, loggias et bords de fenêtre aux barres d'habitation à l'occasion des réhabilitations, de manière à ce que leurs habitants puissent introduire des éléments de repères dans le grand ensemble et son espace public, jugé trop grand et trop anonyme pour permettre son appropriation. L'espace public en indivision n'est-il pas parcellisé et personnalisé par l'activité du bricolage et la voiture? Une voiture, justement, que l'on observe depuis la fenêtre, et qui, par le regard qu'on lui projette permet d'annexer au-delà du parking, une portion de ce trop grand espace public. Le parking, objet d'une surveillance continuelle de la part des résidents depuis leur logement, accueille deux extensions de soi-même, la voiture pour tous et l'enfant, pour d'autres. Il rappelle qu'un quartier et son espace public peuvent se vivre sans sortir de chez soi, de sa cellule d'habitation, en somme comme l'entendait les concepteurs des grands ensembles, conformes finalement à l'usage, voire aux mode de vie de ses habitants. A ce titre, le grand ensemble aurait bien franchit les années. N'oublions pas que fenêtres en

bandeaux, et, à Créteil, balcons généreusement dotés en espaces, participent d'un style, le modernisme, mais aussi d'une époque, les trente glorieuses, qui, en même temps qu'il découvrait le bonheur d'un mode de vie calfeutré dans les replis du chez-soi, cherchait, à faire entrer l'extérieur dans l'intimité de l'appartement. Créteil, pour ne prendre qu'un exemple, véritable ville belvédère, ponctuée de tours et passerelles se voulait du haut de ses différents niveaux, offrir au résident une pluralité d'échelles et de points de vue. Le grand ensemble sied en quelque sorte aux modes de vie de beaucoup d'habitants. Soit parce que, à l'heure du cocooning, le mode de vie privilégiant la cellule du logement est aujourd'hui celui privilégié par beaucoup, soit parce qu'il permet de s'abstraire d'un espace public, environnement stigmatisé par quelques affrontements entre bandes. Toutes les classes moyennes ne sont pas parties des quartiers. Celles qui restent, nous l'avons dit, peuvent désinvestir l'espace public des quartiers, mais venir dans le lieu plus confiné d'expression que sont des comités de quartiers et autres espaces de consultation des habitants pour demander plus de places de stationnement en bas de leur habitation.

BIBLIOGRAPHIE

REFERENCES

ASCHER, François, Godard Francis, " Vers une troisième solidarité ", Esprit, nov 1999

AUGE, Marc - *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernit*é, Paris, Seuil, 1992

BARTHES, Roland*, Mythologies*, 1957, Editions du Seuil

BEGUIN, François, "Vagues, vides, verts", *Le Visiteur* n° 3

BUCCI, Frederico - "Territories of Surveillance"- *Casabella*, octobre 1997

BORDREUIL, Jean-Samuel, Identités et espaces publics" *Espace et communication* I

BORDREUIL, Jean-Samuel, 1997 "Les gens des cités n'ont rien d'exeptionels ", in *Ces quartiers dont on parle,* Editions de l'Aube.

BROMBERGER, Christian- *Passions ordinaires. Du match de foot au concours de dictée*, Bayard, éditions, 1998

BRY (de), François, Ballet, Jérôme - "Emploi et environnement" : autour de la notion de proximité"- *Espaces et Société*, juin 1998

CASTEL Robert, HAROCHE Claudine, *Propriété privée, propriété sociale, propriété de soi, Entretiens sur la construction de l'individu moderne*, Fayard, 2001

COING, Henri - *Rénovation urbaine et changement social*, Les éditions ouvrières, 1966

CHELKOFF, Grégoire, THIBAUD Jean-Paul - "L'espace public, modes sensibles. Le regard sur la ville" - *Annales de la Recherche Urbaine*, n°57-58

DARRIS, Gérard, *Les initiatives Habitantes*, Plan Construction et Architecture, 1990.

DE CERTEAU,*L'invention du quotidien,* tome 1, 1980 Gallimard, *Arts de faire ;*

DONZELOT J acques, " La nouvelle question urbaine ",*Espri*t, novembre 1999

DUBOST,Françoise (?), " Les agréments d'entrée ", Seuils/ Passage, Communications, 70

FROMENT Pascale, "Travail au noir et artisanat productif dans le centre historique de Naples", *Espaces et Société*, juin 1998

FOUCAULT, Michel (1984).- "Des espaces autres". *AMC, Architecture, Mouvement Continuité,* n° 5, octobre

FOUCAULT, Michel, (1975).-*Surveiller et punir, naissance de la prison*, Gallimard.

HATZFELD, Hélène et Jean-Marc, RINGART Nadja, La ville retravaille la question de l'emploi au travers de ses interstices", *Les Annales de la Recherche Urbaine* n° 76, 1997

JEUDY, Henry Pierre, JEUDY, Jean-Claude, *Effet de l'insécurité sur la relation privé/public. Propreté, sécurité, communication, Etude* réalisée pour le Plan Construction, nd.

JOSEPH, Isaac - "L'espace public comme lieu de l'action"- *Annales de la Recherche Urbaine*, n°57-58, 1993

JOSEPH, Isaac - "Ariane et l'opportunisme méthodique"- *Annales de la Recherche Urbaine,* n° 71, 1996

LE BRETON, David, *Passion du risque*, ed A.M. Métaillé, 1991

LE GOFF, Olivier- *L'invention du confort. Naissance d'une forme sociale*, PUF, 1997
QUERE, Louis, BREZGER -L'étrangeté mutuelle des passants. Le mode de coexistence du public urbain"- *Annales de la Recherche Urbaine*, n°57-58
PAUGHAM, Serge*, La disqualification sociale, essai sur la nouvelle pauvreté*, PUF, 1991
PIOLLE, Xavier, Proximité et lien social, de nouvelles formes de territorialité ? *L'espace géographique*, 1990-1991, n°4
PERIER, Pierre, " Mémoires des familles populaires ". *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. CXV, juillet-décembre 2003
Robert, Philippe, " L'insécurité : représentations collectives et questions pénales ". *L'année sociologique*, n° 40, 1990
ROCHE, Sébastien - *La société incivile. Qu'est ce que l'insécurité* ?-Paris, Seuil, 1996
ROCHEFORT, Michel -*Le consommateur entrepreneur. Les nouveaux modes de vie* Paris, Editions Odile Jacob,1997
ROULLEAU-BERGER, Laurence -*La ville intervalle*, Méridiens Klincksieck, 1991
SANSOT, Pierre, *Les gens de peu* Presses Universitaires de France, 1991
SEMPRINI, Andrea- "Espaces privés, espaces publics comme catégorie pratique"-*Espaces et Société* 1994
SIMMEL, Georg, Sociologie. Essai sur les formes de la socialisation, réedition Puf, 1994
SCHWARTZ,Olivier,*Le monde privé des ouvriers*, Puf, 1990
SOUDIERE, DE, Martin, ss dir ; Seuils, passages, Communications, n°70, 2000
VERGELY, Bertrand - "L'homme de la mobilité, Autour de la pensée de Gilles Deleuze"- *Annales de la Recherche Urbaine*, n°59-60
YOUNES, Chris, MANGEMATIN, Michel, sous la direction - *Lieux contemporains* - Paris, Descartes & Cie, 1997
TARRIUS, Alain-*Arabes de France dans l'économie mondiale souterraine*, Editions de l'Aube, 1994
VIRILIO, Paul - *La vitesse de la Libération*, Paris, Galilée,1995

LES QUARTIERS

ALTHABE Gérard : *Eléments pour une analyse des relations interpersonnelles dans l'espace commun d'immeubles HLM* (Bellevue-Nantes)
BEGAG, Azouz -"Entre "rouiller" et "s'arracher", réapprendre à flâner"- *Annales de la Recherche Urbaine*, n°59-60
BEGAG, Azouz, Rossini, Reynald, 1999, du bon usage de la distance chez les sauvageons, Editions du Seuil.
BIZON, Jean-Michel, BROUDIC, "J. Y., "Les espaces annexes dans l'habitat social collectif", in *Les extérieurs du logements*, PCA, 1990.
BERLIOZ G., "La gestion de l'autorité dans l'espace public, *Les cahiers du CR-DSU*, Septembre 1996.
DELEGATION *INTERMINISTERIELLE* A LA VILLE DIV), CONSEIL NATIONAL DES VILLES (CNV), *L'économie de la drogue*,1994

DUBET, François- *La galère : jeunes en survie* - Paris, Fayard, 1992
DUBET, François, LAPEYRONNIE, Didier-*Les quartiers d'Exil*, Seuil, 1992
GENESTRIER, Philippe, "Mode de vie normal et normalisation de l'espace. Les référents et les postulats de la politique de la ville"- *Espaces et société,* 1992
LANDAUER, Paul-*Les contraintes de sécurité dans l'architecture des grands ensembles*, Mai 1996
LEFRANCOIS Dominique, Les approches culturelles d'un prévention des insécurités et des incivilités par l'architecture et l'urbanisme, rapport de recherche pour l'IHESI, Institut des Hautes Etudes de la Sécurité Intérieure, 2000
LEFRANCOIS Dominique, *Vers l'émergence d'un modèle français d'espace défendable* ? Les cahiers de la sécurité intérieure. Ier trimestre 2001
LEPOUTRE, David, Cœur, Codes, rites et langages. Editions Odile Jacob, 1997
PINSON, Daniel-"Générations immigrées et mode d'habiter"-*Annales de la Recherche Urbaine*, septembre-décembre 1995
VILLECHAISE, Agnès-"Absence d'identité collective dans les grands ensembles" - *Revue française de sociologie*, avril-juin 1997
VULBEAU, A, "L'espace public de la jeunesse, *Les cahiers du CR-CDU*, Septembre 1996
ROUSTANG G., "Quartiers en difficulté et économie du rez-de-chaussée", *Urbanisme* n° 297, décembre-février 1997.
PIN Frédéric, "Gardiennage de parkings à Valence-le-Haut : sécurité et emploi", *Les cahiers du CR. DSU*, septembre 1997.
"Ensemble contre l'insécurité "? *Territoires*, septembre 1997.
PICON LEFEBVRE V., sous la direction de, *Les espaces publics modernes, situations et propositions*, PCA, Le Moniteur, 1997.
PLAN URBAIN, *Les régies de quartier. Expérience et développement. Regards de chercheurs*, 1996.
VAYSSIERE, Bruno, *Reconstruction / Déconstruction, Le hard french ou l'architecture des trente glorieuses*. Picard, 1988

LE PARKING AUTOMOBILE

BELLANGER, François, *Transit*, Paris, 1997,
BODIER, Marceline, La voiture, une habitude qui se prend jeune- Insee Première, n °474, juillet 1996.
BONNET, Michel, Desjeux Dominique, 2000, Les territoires de la mobilité, Paris, Puf, Sciences sociales et sociétés
BORDREUIL, Jean-Michel, 2000, " Micro-sociabilité et mobilités dans la ville ", in Bonnet M., Desjeux D. (ed), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, pp.109-125
BRES, A, MARIOLLE B, 1991, *L'habitant motorisé, Paris,* Plan Construction et Architecture.
DUPUY, G., 1995, *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos, DUPUY G, "S'habituer à des étudiants motorisés ; universités-parkings, *Urbanisme*, n° 250, septembre 1991.
DUPUY G.,2000, " Automobilités : quelles relations à l'espace ?", in Bonnet M., Desjeux D. (ed), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, pp. 35-51

FIACRE, *Le vol à la roulotte et les vols d'accessoires sur les véhicules immatriculés* ; rapport réalisé pour l'IHESI, Institut des Hautes Etudes de la Sécurité " Intérieure,1998

NIEET, Xavier, "Automobiliste, cycliste, piéton"- *Insee Première*, n°590, juin 1995
MADRE Jean Loup. "Suivre le comportement automobile des ménages" au cours de leur cycle de vie" Cahier de Recherche du CREDOC, n ° 43, février 1993
LANGLOIS Le parc des ménages se diversifie, *Cahier de Recherche du CREDOC*, n ° 43, février 1993
NORDEMANN, F, Bâtiments de l'automobile, Paris, Ministère de l'Urbanisme et du Logement, 1981.
ORFEUIL J.P, *Je suis l'automobile*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 1994.
RUEFF, Judith- "*Les nouveaux atours du parking*"- Urbanisme, décembre1993
ROBERT, Jean, *Le stationnement : zone sensible*, *La gazette des communes,* 21 mars 1994.
VACHER, *J. F. - "L'évolution des transports depuis 40 ans",* Insee première, n° 522, juin 1995
Revue *Culture Technique*, "Automobile et progrès, n°25, numéro spécial,1992.
Revue *D'A, D'architecture*, "Quelle place pour l'auto dans la ville", dossier, n° 49, octobre 1994
Revue, *AMC, Architecture Mouvement Continuité*, Parkings, dossier, n° 77, février 1997
Revues automobiles : années 2003 : *L'Auto-journal*, ; *Boost, Le magazine du tunning ; Options Autos*

LES QUARTIERS NORD D'AULNAY-SOUS-BOIS, LE QUARTIER DU PALAIS

BETURE CONSEIL -ISIS - *Quartiers Nord d'Aulnay. Etude des déplacements,* rapport, avril 1994
CHARLET Gérard, COUSIN, Jean-Vianney, "Le Grand Projet Urbain", *Urbanisme* juillet-août 1995
CEU CUNHA (do), Maria (Banlieuscopie) : *Attente des Habitants des quartiers populaires à l'égard des services publics. Quartier Emmaüs-Aulnay-sous-Bois,* rapport, 1994
CODAL-PACT 94. *Le quartier du Palais, étude sociale,* 1999
COUDROY-DE-LILLE, Laurent, FOURNIE Anne, LEFRANCOIS Dominique, Créteil Ville Nouvelle, rapport de recherche pour la SEMAEC, 2003
GEOMETRA *Conseil-Chaine de propreté urbaine. Quartiers nord de la ville d'Aulnay*, rapport, juin 1995
GRAND PROJET URBAIN, *Etude, Diagnostic des quartiers nords*, 1990
La lettre du GPU, mensuel :1994-1998
LANDAUER Paul, DELHOME Danielle, Espace et sécurité dans les quartiers d'habitat social. Le bilan d'étude de deux sites : Sarcelles-Lochères et les quartiers nord d'Aulnay-sous-Bois, recherche pour l'IHESI, 2000
PAVILLON DE L'ARSENAL, Les mini Pa, Architectures repères, *Repères d'architectures : 1950-1975. Renée Gailhoustet, Gérard Grandval.* Conférence animée par Bruno Vayssière.

SCHIRAY, Michel, GRANDCHAMP, GEYSEN, Olivier, " Enquête dans le quartier de la Rose

des Vents" - *L'économie de la drogue*, DIV, CNV, 1994
Revue de presse des Services Documentation et Archives, Aulnay-Sous-Bois et Créteil

METHODOLOGIE,
COMMUNICATIONS, n° 71, *Le parti pris du document. Littérature, photographie, cinéma et architecture au XXème siècle,* Ecole des Hautes études en sciences sociales, 2001.
URBAIN, Jean-Didier, 1993, Ethnologue, mais pas trop, Petite Bibliothèque Payot
FARGE, Arlette, Qu'est ce qu'un évènement ? in *Terrain.*